CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1812 de 2013

S/C

Comisión de
Defensa Nacional

FLOTA DE LA ARMADA NACIONAL

Situación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 17 de setiembre de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Javier García.

Miembros: Señores Representantes José A. Amy, Cecilia Bottino y Jodami Martínez.

Delegado de Sector: Señor Representante Nelson Alpuy.

Asiste: Señor Representante Horacio Yanes.

Invitados: Por el Ministerio de Defensa Nacional, señor Ministro, Eleuterio Fernández Huidobro; Director General de Secretaría, profesor Hernán Planchón, y Ayudante de Ejército del señor Ministro, Coronel Sergio Machado.

Por la Armada Nacional, señores Comandante de la Flota, Contra Almirante Daniel Núñez, y Ayudante del mismo, Teniente de Navío Juan Larrea.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a esta delegación encabezada por el señor Ministro de Defensa Nacional, Eleuterio Fernández Huidobro, quien ha venido acompañado por el Director General de Secretaría del Ministerio, profesor Hernán Planchón; el Comandante de la Flota, Contraalmirante Daniel Núñez; el ayudante del señor Ministro, Coronel Sergio Machado y el ayudante del Comandante de la Flota, Teniente de Navío Juan Larrea.

La invitación surge a partir del interés de la Comisión de Defensa Nacional en tratar un tema sobre el que tuvimos algún avance hace unas semanas cuando hicimos una vista a la Armada Nacional, relativo a la situación precaria en que se encuentran nuestros buques, aeronaves y material naval. Asimismo, queremos conocer las perspectivas estratégicas respecto al cuidado de nuestro mar territorial y los nuevos desafíos que se avecinan, sobre todo, vinculado con las plataformas.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Algunos dicen que este planeta debió haberse llamado "Agua" porque su superficie está ocupada mayormente por agua y no por tierra

Gracias a las gestiones realizadas se ha ido extendiendo nuestra soberanía en el mar, aguas adentro, al punto de lograr llegar, a nivel de las Naciones Unidas, a las trescientas cincuenta millas. No debemos dejar de recordar que tenemos responsabilidades internacionales relativas a la búsqueda, rescate y salvaguarda de la vida en el mar hasta la mitad del océano Atlántico, en el sur. Si a eso agregamos nuestros intereses en la Antártida y nuestra participación en el sur, hoy Uruguay está teniendo más agua que tierra.

Además, en los últimos tiempos ha habido cambios sustantivos. Debido al desarrollo económico y a múltiples razones, en esos espejos acuáticos estamos comenzando varios emprendimientos, entre otro, el puerto de aguas profundas, la regasificadora, la prospección petrolera y la exploración y explotación con todo lo que ello implica. Asimismo, aumentó el tránsito marítimo frente a nuestras costas porque la región también se ha desarrollado pujantemente, tanto para el ingreso como para el egreso de todo tipo de mercaderías; aumentó el tráfico marítimo comercial, deportivo, turístico.

No se puede comparar lo que hoy está sucediendo en el mar y en algunos de nuestros lagos, en especial en la laguna Merín, con lo que sucedía no hace muchos años. El conjunto de actividades es mucho más grande y, por lo tanto, más complejo, requiriendo mayor atención que la que se brindaba tradicionalmente.

Varios Ministerios -no solo el de Defensa Nacional están involucrados en este fenómeno que estamos presenciando, que se desprende de actividades privadas y de iniciativas e inversiones estatales que corren por cuenta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; del Ministerio de Industria, Energía y Minería, a través de Ancap; y del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente en todo lo que tiene que ver con el agua dulce, que también es otro fenómeno que se está agregando dado la complejidad de los tiempos que vivimos; también participan las Universidades, en especial la de la República a través de la Facultad de Ciencias, en investigaciones de todo tipo, necesarias para los trabajos que hay que realizar y tener el conocimiento adecuado de nuestras riquezas en este mundo del agua.

Señalo lo del agua dulce porque una de las misiones sustantivas de las Fuerzas Armadas, dada por la última ley de defensa, es la protección de nuestros recursos estratégicos. En ese sentido, hay una tradición para la preservación de dichos recursos

en el mar y en las cadenas de transporte, como el río Uruguay, la hidrovía del este, la laguna Merín y los ríos Tacuarí y Cebollatí. Ahora estamos descubriendo fenómenos de contaminación en lagos interiores y en cursos de agua vitales para el país. En realidad todos son vitales, pero algunos más que otros porque abastecen de agua potable a enormes contingentes de la población. Ese elemento, del cual somos tan ricos -en forma tan abundante que a veces ocasiona los problemas que estamos sufriendo ahora por las inundaciones-, de ninguna manera puede estar amenazado, y hay que cuidarlo con el mayor rigor que se pueda dado los avatares de los últimos tiempos debido a la mayor intensidad de explotación y los cambios climáticos.

En casi todos esos temas también la Armada Nacional tiene que ver a través de la Prefectura Nacional Naval, autoridad marítima y fluvial del Uruguay.

Además, tenemos los compromisos con la Antártida, que para el Uruguay son importantísimos. Desde hace un tiempo tenemos compromisos de paz regionales, continentales, que incluye la participación de los países africanos ribereños del Atlántico sur, en el marco de los acuerdos que Uruguay ha firmado.

A mi juicio, el presente panorama obliga a prestar mucha atención a esa parte del Uruguay -lo expreso resumidamente- y a tener clara conciencia de los costos -que a veces se olvidan- que tiene la vigilancia, el cuidado y los servicios que se deben prestar en forma creciente en la misma medida en que otros Ministerios, y la actividad privada, van haciendo emprendimientos. A veces solo se mira el emprendimiento propiamente dicho y se lo analiza de todos los modos posibles, pero no se le agregan los otros costes que deben añadirse. Mayor actividad implica mayor cuidado, más demanda de vigilancia, de salvamento, de salvaguarda de la vida en el mar, de lucha contra los incendios y los derrames -etcétera-; es decir, todo lo que va de suyo cuando se desarrolla mayor actividad en un área como esta.

Por lo tanto, agradecemos a la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes que nos haya dado la oportunidad de poner de manifiesto esta problemática, porque nos parece que esto no es un problema exclusivo del Ministerio de Defensa Nacional, sino que atañe al conjunto del país, a todos los demás Ministerio e, inclusive, a muchas Intendencias. Queremos hacer lo posible y lo imposible para llamar la atención al respecto.

El Contraalmirante Núñez detallará el estado de la flota y la fuerza aeronaval que dispone Uruguay, y los posibles caminos de solución. De todas formas, me adelanto a decir que en estos momentos tenemos una visión conjunta sobre este problema. Por ejemplo, en materia de censores, radares, por parte del Ejército hemos hecho un esfuerzo para la vigilancia de la frontera terrestre y del interior del país en general, y por parte del a Fuerza Aérea ha mejorado sensiblemente su capacidad de radar y, por lo tanto, de vigilancia de nuestros cielos. Prontamente, la artillería terrestre también contará con radares complementarios.

Queremos que todo ese sistema de censores esté coordinado. Ahora estamos abocados a dotar a la Armada y al país de una cadena de radares costeros. Nuestro sueño es que todo ese sistema esté coordinado, y para eso necesitamos realizar algunas proezas en materia de comunicaciones. Vamos a contar con el apoyo de Antel y sus grandes desarrollos en esa materia, de modo que además de la vigilancia específica, incluso regional, por parte de la Armada, la Fuerza Aérea y l Ejército, haya núcleos donde se pueda mirar de manera centralizada todo lo que está sucediendo en esos espacios de vigilancia a través de censores.

El otro capítulo que nos atañe en la visita de hoy es la flota y la fuerza aeronaval.

SEÑOR NÚÑEZ.- En base a la invitación que gentilmente nos cursaron nuestra idea ver un temario que se va a desarrollar de la siguiente manera. En primer lugar, brindaremos una fotografía de la flota actual -brevemente hablaremos de la organización para saber dónde estamos sentados; quizás algunas personas no estén familiarizadas con este aspecto-, explicaremos qué hacemos, con qué lo hacemos y a qué nivel de alistamiento llegamos hoy, y luego explicaremos rápidamente -ustedes están tanto o mejor consustanciados que nosotros con el país marítimo de mañana- de la Armada del mañana en tres dimensiones, de cómo entendemos que debemos cumplir nuestras tareas y de dos decisiones que, por ahora, las dejamos como "2D y 2M" para verlas posteriormente.

En los grandes mandos de la Armada están el Comando de la Flota, alineado con la Prefectura Nacional Naval y la Dirección General de Personal y Material. La Armada tiene dos mandos de línea, que son los que hacen la tarea pesada: el Comando de la Flota y la Prefectura Naval, y luego los mandos de apoyo. Muchas veces se confunde flota con buques; la flota está compuesta por buques, aeronaves, infantería marina, las bases y el Estado Mayor de la Flota.

¿Qué estamos haciendo con esta organización? Básicamente, tres cosas: control de aguas jurisdiccionales, búsqueda y rescate, y ejercicios y operaciones. Para hacer estas tres cosas nuestros medios materiales y humanos son los siguientes. En esta imagen se pueden apreciar nuestros buques de altar, y lo que figura en color rojo son sus edades. Para que tengan una idea, los arquitectos navales diseñan los buques para una vida útil de treinta a treinta y cinco años

En esta otra imagen vemos los buques fluviales, los menores; el más longevo es el "Banco Ortiz", que bastante rédito nos da.

En cuanto a los medios aéreos, tenemos los de ala fija y de ala rotatoria. De ala fija tenemos las aeronaves de patrulla marítima -en 2012 adquirimos la segunda-, de treinta y dos y treinta y cuatro años de edad -las edades en las aeronaves se miden en forma diferente que en los buques-, y dos aeronaves de entrenamiento para nuestros pilotos, que también tienen treinta y cuatro años. De ala rotatoria tenemos de dos tipos: un helicóptero Esquilo -que fue entregado por la Armada brasileña y en este momento está en un "overhaul" completo en San Pedro de Aldea, en Río de Janeiro, que salió bastante caro y que pagó la Armada de Brasil-, de veintisiete años, y helicópteros Bolkow, que son de procedencia alemana, de treinta años de antigüedad. Hasta ahora, ninguno de estos helicópteros poseía capacidad de vuelo nocturno, pero acabamos de comprar el equipamiento, que en este mes será entregado, aunque aún no hemos capacitado a los pilotos. Los helicópteros Bolkow no tienen guinche de carga externa, por lo cual no pueden enganchar a una persona y retirarla de alta mar en caso de auxilio; sin embargo, el Esquilo, sí lo tiene.

En cuanto a nuestros medios en tierra, tenemos el Cuerpo de Fusileros Navales, que es una unidad que hoy tiene prevista una dotación del entorno de 480 hombres, cuya mayor tarea al día de hoy es la custodia de cárceles, por lo cual ha perdido el 54% de su tiempo asignado al adiestramiento por una tarea ya encomendada por el Gobierno. Actualmente, el principal esfuerzo de entrenamiento y económico está únicamente en las Fuerzas Especiales.

Entonces, el brazo ejecutor de esta flota está compuesto por buques, aeronaves, infantería de marina y el verdadero factor estratégico -lo más importante para nosotros, el verdadero factor estratégico-: el personal.

En toda la institución tenemos una situación de entrada y salida muy importante, pero concretamente los dos grandes mandos de línea que hoy mencioné -el de la flota como el de Prefectura-, sufren ese trasiego más que el resto de la Armada, por razones obvias.

Para dar un ejemplo, el índice de fluctuación de la Armada, fluctúa entre el 7% y el 10%; cuando está en el 10% la cosa está un poco jorobada.

Al 1º de setiembre de este año tenemos 90 bajas, por lo cual, a fin de año podríamos llegar a tener 135. En todo 2012, hubo 231 bajas.

Si a fin de año tenemos 135 -de acuerdo a cómo viene la gráfica-, habremos descendido a 42% el porcentaje de la gente que se nos va. Por lo tanto, este año hemos retenido a más personal. Cabe aclarar que todavía no se refleja lo votado por el Parlamento, a instancias del Gobierno; me refiero a un dinero que se paga a la gente embarcada, tanto de la flota como de la Prefectura. Consideramos que eso va a ser un impacto positivo y que vamos a lograr una retención aún mayor. Entonces, si todo nos va bien, en 2013 tendremos un índice de rotación un poco inferior al de 2011, algo que para nosotros es bastante bueno.

En esta imagen vemos en color azul lo que está autorizado para el Comando de la Flota, ya sea en oficiales, suboficiales, clases -es decir, Cabos de 1a. y de 2a.- como marineros, y lo que hay actualmente.

En cuanto al alistamiento, primero debo explicar de manera coloquial qué es. Alistamiento significa poner gente arriba de un buque, vestirla, darle de comer, entrenarla y abastecer al buque en combustible, comida, munición y repuestos para mantenimiento. En grandes términos, eso es cuando algo está alistado, está listo para la tarea. Allí pueden ver un promedio para los años 2012 y 2013. Obviamente, es un promedio pobre...

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo diría que es un desastre.

SEÑOR NÚÑEZ.- Realmente, es desastroso.

De todas formas, la diferencia entre sustancial y marginalmente lista está en el nivel de deficiencias del buque, ya sea materiales o humanas. Digo esto porque un buque puede poseer deficiencias humanas en el sentido de que no está completamente dotado por equis causas, algo que determina el Comandante con una serie de listas de chequeo. Lo más importante es que, pese a eso, muchas de las tareas fueron cumplidas.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la pantalla veo doce naves y hay nueve que están en la condición 3, que es "marginalmente lista"; además, veo otra que está en C2, que es "sustancialmente lista", y otra en C4, que es "no lista". Entonces, de once naves, diez están de marginal para abajo. ¿Interpreto bien?

SEÑOR NÚÑEZ.- Es correcto, señor Presidente.

Hasta aquí nuestra realidad en cuanto al material y al personal.

Ahora, rápidamente voy a mostrar una serie de "slides" porque sé que ustedes conocen a cabalidad -tanto o mejor que yo- la situación del Uruguay marítimo. Quiero hacer una breve reseña de a qué nos enfrentamos.

En principio, el problema radica en un niño chino. Si a un niño chino -que no conoce para nada el Uruguay- le damos dos lápices de colores, uno azul y otro marrón, y le describimos nuestro país, posiblemente dibuje una península entrando en el mar. Nosotros estamos unidos al continente por algunos cientos de kilómetros con Brasil; lo demás será más o menos ancho y más o menos profundo, pero todo es agua. Desde

1970 en adelante, con la firma del Tratado del Río de la Plata, el frente marítimo y demás, Uruguay se empieza a expandir de alguna forma hacia el mar.

Entonces, la idea que quiero reflejar acá es que empezamos así, seguimos así -ahora con la extensión de la plataforma continental-, y si no estábamos tranquilos, hace un tiempo pusimos once Uruguay a nuestra responsabilidad en búsqueda y rescate porque ahora debemos cubrir hasta la mitad del océano Atlántico, y, como no estábamos contentos con todo eso, entre el 15 y el 16 de enero, en la reunión de Zopacas, en Montevideo, terminamos estableciendo un plan de ruta y una declaración por la que la responsabilidad de todos los países ribereños en la zona del Atlántico sur es muy grande, con la Armada como un actor preponderante.

Cuando digo actor preponderante, tomo las palabras del señor Ministro en cuanto a que muchos actores estatales y no estatales van a las cuestiones del mar, pero con una sola diferencia. En teoría, la Armada debería ser la única organización del Estado que debería estar siempre en el mar, en contraste con los demás, que pueden entrar y salir.

Esta imagen quiere representar el universo de la actividad marítima. Por ejemplo, en 2012, los valores de nuestro PBI fueron de US$ 47.600:000.000, mientras que el PBI de los aspectos que representan el espacio marítimo fue del 6%, es decir, US$ 2.850:000.000. Algunos de ustedes pueden pensar que es únicamente un 6% pero, como recién decía el señor Ministro, si en poco tiempo vamos a tener en el mar los temas del gas y la extracción de petróleo, vamos a pasar los dos dígitos en cuanto a la incidencia de las cuestiones marítimas en el PBI nacional.

Respecto a la infraestructura, también debemos tener en cuenta la nueva aerovía de laguna Merín, el puerto de aguas profundas, la regasificadora de gas licuado, la ampliación de los canales, el puerto de Nueva Palmira y todos los puertos del litoral

Mucha gente piensa que el mar termina en la costa, pero desde nuestro punto de vista el mar termina donde la infraestructura terrestre apoya las cuestiones marítimas. Por ejemplo, si una carretera que apoya un puerto empieza en Rivera, desde nuestro punto de vista eso es infraestructura marítima.

Ustedes conocen la incidencia de la pesquería. Tenemos una zona de imprescindible presencia que está ubicada entre las 140 y 180 millas náuticas de la costa, es decir, a una longitud de 360 kilómetros. Pero sucede que a esa distancia, con artefactos navales, no se llega fácilmente como cuando uno se traslada por carretera a otro punto del país.

Como si esto fuera poco, tenemos responsabilidad sobre el corredor de aguas seguras que, como recordarán, eso vino de la mano de un desastre ambiental que tuvimos en 1997 con el buque tanque "San Jorge" que, gracias a Dios, contuvimos bastante bien.

Entonces, esta historia rápida que estoy contando nos lleva a ver una Armada en tres dimensiones: la que apoya el desarrollo y la seguridad, la que apoya la diplomacia y la que, por responsabilidades constitucionales, está involucrada en la defensa.

El primer punto, desarrollo y seguridad, es lo que llamamos el buen orden en el mar; así como tiene que haber buen orden en la ciudad, hay buen orden en el mar. En cuanto a la diplomacia, durante mucho tiempo estuvimos acostumbrados a pensar en términos del velero escuela "Capitán Miranda" que, obviamente, era un embajador itinerante. Sin embargo, diplomacia también es ir a la Antártida y todo este club fantástico del Atlántico sur. ¿Por qué? Porque estamos inmersos en la ley marco de defensa que establece que

los recursos estratégicos son algo importante, que las Fuerzas Armadas están comprometidas en eso y que su salvaguarda es fundamental.

Para que tengan una idea de lo que hoy está pasando en nuestro mar, les muestro en la pantalla una fotografía del 15 de setiembre, a la hora 17. Ese día teníamos todos esos buques; la zona de imprescindible presencia es la zona que mostraba en la diapositiva anterior. Ese día recibíamos a todos esos buques en nuestro nuevo Centro de Información Marítima, también colaborativos. ¿Por qué los recibimos? Se dice que son buques colaborativos porque tienen un equipo llamado AIS -por sus siglas en inglés- que emite señales; yo sé que el barco está ahí. Hay embarcaciones que tienen ese emisor apagado y, por lo tanto, puedo no saber que están allí. En ese momento había 350 buques. Si a eso sumáramos los buques no colaborativos, estaríamos por encima de las 400 embarcaciones.

El nuevo Centro de Información Marítima de la Armada incorporó tecnología de última generación e, inclusive, se comprometió a adquirir AIS satelitales. En estos momentos, la Armada puede ver lo que tenemos más allá de nuestro horizonte, dentro de nuestras 200 millas náuticas. Puede saber qué hay; otra cosa diferente es poder ir al lugar.

Como bien decía el señor Ministro, lo que está faltando al sistema son radares costeros que, si bien tienen un alcance de 25 millas náuticas -50 kilómetros-, son un ingrediente esencial porque enfrente a nuestras costas pasan las rutas de tráfico marítimo que alimentan no solo al país sino a la República Argentina y a la República del Paraguay; eso hace que estemos en uno de los cuatro lugares más difíciles del mundo para navegar.

Recuerden que hay pesca ilegal, actividades de búsqueda y rescate y lo que sucedió el 12 de abril, a la hora 3 -a 360 kilómetros de Montevideo- con el operario colombiano muerto del buque "Tasman". Tuvimos problemas con los incendios; si parece que esta foto fue tomada en altamar, eso que vemos ocurrió en el 2010 en el puerto de Montevideo, año en el que tuvimos trece incendios. Eso fue algo que descendió, y tuvimos tres sucesos en 2012.

Actualmente la Armada está remodelando el buque "Banco Ortíz", el más antiguo, que se usa como remolcador y de salvamento; acabamos de ponerle un segundo cañón de agua para colaborar dentro del puerto de Montevideo con todas las tareas de incendio y salvamento.

Desde 12 a 40 millas náuticas -de 24 a 80 kilómetros- al sur de La Paloma tenemos dos zonas alijo, "ship to ship", para transferencia de combustible.

También vamos a tener la regasificadora de gas licuado, que también es un tema marítimo. Tenemos los asuntos de narcotráfico -por todos conocidos- relacionados con el mar

Tenemos el transporte de mercaderías peligrosas -algunas han pasado por delante de nuestras costas- y los temas de contaminación. Como recordarán, hubo incidentes con el "Exxon Valdez", en las costas de Alaska, en 1989, y con la plataforma "offshore" "Deepwater Horizon", en 2010.

Actualmente, estamos pidiendo a la Armada de Méjico asesoramiento en temas de plataformas, tanto de "security" como de "safety", que son dos cosas diferentes. Lo digo en inglés porque en español ambas expresiones las traducimos de la misma manera como "seguridad". No es lo mismo "safety" que "security". "Safety" es a bordo de las plataformas y "security" es toda la seguridad de la plataforma también en la superficie.

Son dos componentes diferentes de la Armada. En "safety" está involucrada la Prefectura y en "security" el Comando de la Flota.

Deberán recordar lo del "Prestige" en las costas de Galicia; en cuanto a derrames, el más grande del mundo en agua dulce se produjo aquí enfrente, en enero de 1999, en Magdalena, en la Provincia de Buenos Aires, con un buque de la compañía Shell. Y como teníamos poco, gracias a Dios comenzó a desarrollarse en forma impresionante el turismo marítimo, lo cual es muy bueno para el país, pero tuvimos que intervenir, frente a Punta del Este, en el incendio del buque Costa Romántica, en febrero de 2009, y esperemos que no nos pase lo mismo que al Costa Concordia que, como se recordará, llevaba 4.231 personas a bordo, de las cuales murieron 32.

Este es el marco de lo que entendemos es el futuro. En ese sentido, ¿qué es el futuro para nosotros? Obviamente, estamos en una Armada rara. Pocas Armadas del mundo tienen tres vertientes tan particulares como la nuestra, que son estas, a saber, es una Armada fluvial y costera —por no agregar lacustre, porque lo involucré con la categoría fluvial, pero habrá una Armada lacustre en la Laguna Merín-, la Armada de aguas azules de alta mar y la Armada de proyección diplomática, de la que hablamos recientemente.

Frente a esta situación y a los buques de superficie que tenemos, estaríamos navegando hacia un muro con el que nos estrellaremos con decisiones de dos tipos: difíciles y desgarradoras; quizás desgarrador pueda parecer una expresión rimbombante, pero es lo que sentiría cualquiera si le quitaran un buque y le gustara navegar. Esa es la realidad: algunos buques tendrán que ser desactivados y tendremos menos buques. Esto obedece, sobre todo, a una realidad presupuestal; entre el 75% y el 80% de la torta presupuestal de la Armada se lo lleva el Comando de la Flota y la Prefectura Nacional Naval, como es lógico, porque son los grandes mandos que hacen la tarea diaria en el territorio. Esto representa para el Comando de la Flota $ 93:000.000, de los cuales $ 35:000.000 se gastan en combustible y aceite y $ 25:000.000 en luz y agua y solo queda un 25%, $ 25:000.000, queda para compra de repuestos, mantenimiento o comprar algo nuevo; con eso funciona la flota.

La nueva Armada que tiene que enfrentar el país marítimo de mañana, obviamente, debe encarar dos cosas: modificaciones de conceptos y de doctrina operativa y una modernización de la flota, ambas indisolublemente unidas.

Entonces, ¿a qué nos enfrentaremos mañana? A un problema de soberanía, que tiene que ver con la vigilancia y la intervención marítima. El término marítimo es total; siempre hablo de total y nunca he utilizado el término "naval". El término naval impone únicamente tareas de defensa, que no es lo único que está haciendo la Armada, porque su tarea diaria, más allá del mandato constitucional de defensa, es como figura en la transparencia, pero al final estos contextos son nuevos, porque lo transnacional existe y las zonas de responsabilidades comienzan a extenderse -como ya vimos, desde 1970- y hay cooperaciones entre la región, cada vez más importantes.

En ese marco, la Armada entiende que va de cabeza a adquirir otro tipo de medios. Por ejemplo, en la transparencia se puede ver, en este asunto de la vigilancia y de la interdicción marítima, cómo concebimos el sistema hoy: con un centro de información marítima en tierra, que recibe información de todos lados, empezando por los radares y de los buques que están navegando en las zonas de alta mar. Actualmente, todos los buques de estas características en el mundo tienen la capacidad de portar helicópteros, lanchas rápidas de interdicción e, inclusive, vehículos no tripulados aéreos —que logran extender la capacidad de vigilancia-, y en nuestro caso permitirán montar un sistema de

este tipo donde la información corriente al centro de información marítima será fundamental.

En esta figura se muestra un buque que tiene una tecnología de censores muy desarrollada, que permite lo que estamos señalando. Estamos hablando de que este buque tiene las mismas dimensiones que una fragata, pero la fragata necesita, como mínimo, ciento treinta personas para funcionar, y estos buques se manejan con un entorno de cuarenta personas y puede llevar cuarenta más, desde científicos, buceadores, lo que fuere. Además, puede llevar setenta personas, si tuvieran que rescatarlas por una inundación u otra fatalidad. Son buques muy sencillos, que permiten una operativa muy grande.

En definitiva, estamos viendo que, en el momento de desactivar buques y replantear nuestras tareas, necesitamos, como mínimo, dos patrulleros de alta mar, apoyados por tres helicópteros; como se sabe, el mantenimiento del material aeronaval es diferente, porque tiene que ver con las horas de vuelo y demás, y como la operatividad de los barcos es mucho mayor en horas de empleo, se necesita un helicóptero de reemplazo. Por último, estas 47,5, es el promedio de edad de los buques de la fuerza de mar.

Teniendo en cuenta esta situación, queremos plantear nuestra visión de esa acción marítima futura. Lo que se ve arriba es la Armada que apoya el desarrollo y la seguridad, es la Armada del patrullero costero de quinientas toneladas o menos; si todo sale bien con Brasil, con el que podemos avanzar en temas de industria naval, para construir en el país. También hablamos del patrullero de alta mar, que vemos en la figura, con su helicóptero embarcado y, obviamente, el avión de patrulla marítima, que con el advenimiento del segundo avión en 2012, prácticamente, estamos cubriendo siempre nuestro mar.

Los tres buques que figuran en negro son los que, por razones de servicio, siempre necesitamos, a saber, el balizador, el buque de investigación científica —que tantos réditos nos ha dado, y últimamente participó en todas las tareas del puerto de aguas profundas- y el buque antártico. De este lado figura la Armada de la defensa, es decir, la primera acción en el frente marítimo y en nuestro Río de la Plata: los cazaminas y las lanchas rápidas de ataque. Hablo de los cazaminas, a propósito, como se sabe, de ese corredor de tránsito marítimo tan importante a nivel mundial como el Río de la Plata y demás. También figura, obviamente, el buque de porte y la fragata que son las que nos permiten contribuir en ese club del Atlántico Sur y nuestro frente marítimo, club que integramos junto con Brasil y Argentina, y al que no podemos dejar que pertenecer; lo mismo en el caso de Sudáfrica.

Con esto termino la presentación.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quiero agregar que la Fuerza Aérea también contribuye, es decir, es una misión conjunta. Hemos visto el papel de la Armada, en el área fluvial, y lacustre que, desde nuestra concepción, deberá contar con una colaboración intensa del Ejército, porque hablamos de lagos interiores, lagunas como la Merín, que si bien es fronteriza, tiene riberas que hay que cuidar, y ríos.

Es decir, habrá que desarrollar una gran labor conjunta entre las tres Fuerzas para que las capacidades sean complementarias, adyacentes y coadyuvantes.

En la última imagen que presentamos, están los radares de la costa y, obviamente, si hubiera problema, debería estar la artillería de la costa. Nuestra Armada no tiene artillería costera, sino radares costeras, porque se ha estimado a lo largo del tiempo -habrá que reflexionarlo- que de la artillería costera se encarga el Ejército.

Por lo tanto, a esta visión marítima hay que agregar la visión conjunta, la complementariedad de los esfuerzos de la Armada Nacional y de la Fuerza Aérea, por ejemplo, en el patrullaje y tareas de búsqueda y rescate, y ni qué hablar de defensa, en el caso de que sea necesario -ojalá nunca- combatir.

También quiero marcar que la señora Ministra de Turismo y Deporte acaba de anunciar que para este verano se esperan doscientos treinta y cinco cruceros, con todo lo que ello implica, en cuanto a la navegación propiamente dicha y a la descarga, a veces en el mar —es el caso de las bahías de Punta del Este y Maldonado-, de turistas en lanchas especializadas para que los lleven a la costa. Es una tarea que tiene su delicadeza.

Asimismo, quiero decir que actualmente el desarrollo de las plataformas no tripuladas en el mundo abarca las plataformas aéreas, pero también terrestres, es decir, vehículos que se desplazan por tierra, por agua, sobre el agua y bajo el agua. Por ejemplo, algunas de las patrulleras que estuvimos presentando disponen de helicópteros, submarinos y lanchas no tripuladas, que se pueden lanzar al mar. Esto hoy es común y corriente, para múltiples actividades, tanto civiles como militares.

Por otra parte, quiero recordar que la Armada fue desplegada en misiones de paz; hoy estamos en República del Congo, en una zona muy convulsa, muy volátil, como es la zona este, en el lago Tangañika. Antes tuvimos la tarea de patrullar el río Congo, con lanchas fluviales de alta importancia, en una misión muy peligrosa, cumplida a satisfacción, porque ese río es la principal vía de comunicación comercial de la República Democrática del Congo. Hoy también tenemos desplegadas lanchas guardacostas en Haití, y nuestra tarea en este momento no es tanto la de guardacostas, sino formar a la futura guardia costera de Haití. Parte de ese material ya ha sido repatriado. Está previsto que en el caso de que las misiones cesen, como la de Haití -que tiene previsto el repliegue lento pero seguro de todos los contingentes-, ese material vendría para Uruguay, obviamente, en las condiciones de uso y sobreuso que ha tenido, aunque en el caso del Congo no es tan así.

Hay que tener en cuenta que ese personal allí desplegado -que ha sido relevado o sustituido- ha ido adquiriendo experiencia, no solo por los operativos sino por estar en contacto con otras realidades, otras Fuerzas Armadas y otras Marinas.

Después de planteado todo este panorama, en el que esta delegación ha reseñado, inclusive, el camino inmediato que se debe seguir "a grosso modo" -como la obtención de patrulleros oceánicos, la obtención de lanchas rápidas, etcétera; estamos reparando, con recursos propios, al Capitán Miranda para que cumpla con su misión diplomática-, cabe señalar que todo esto tiene un costo obvio, que puede asustar al Ministro de Economía y Finanzas mejor plantado. Lamentablemente, estas cosas se venden caras; no baratas. En realidad, no sé si la palabra es "barata" o "cara" porque no estoy en condiciones de comparar precios. Lo que sí sé es que los precios son importantes, tanto de los helicópteros como de los patrulleros y los barcos contemporáneos. Todos tienen costos altos y su mantenimiento también los tiene. Es decir que hay una inversión inicial, pero luego hay que incorporar al Presupuesto nacional los costos de mantener y usar ese tipo de plataforma.

(Diálogos)

SEÑOR AMY.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Defensa Nacional, del Director General de Secretaría, del Contraalmirante Núñez y de los asistentes que los acompañan.

Lo que decía al final el señor Ministro trae a colación la pregunta que quería formular sobre la situación de las lanchas, algunas de cuales tienen más uso que otras. Creo que las de Haití tienen un mayor uso. Como no vi este tema en la presentación, quisiera que se explicara la situación de las lanchas y en qué condiciones están.

A modo de reflexión o de catarsis, por llamarlo de alguna manera, quiero decir lo siguiente.

Creo que para cualquier Ministro es difícil convencer a la gente de que los gastos de defensa son necesarios. En todos los Partidos tenemos gente que no ve con buenos ojos los gastos en defensa. Esto lo voy a decir con nombre y apellido, bajo mi responsabilidad. El otro día vi una nota de la Senadora Constanza Moreira, alarmada por los excesivos gastos en defensa que tenemos. Y hablo de la Senadora Constanza Moreira, por mencionar a alguien, pero hay también en mi partido, y en todos, gente que cree que lo que se gasta en defensa es mucho.

Va a llegar un momento en el que nos vamos a tener que sentar todos los partidos políticos a entender que hay costos a asumir. Creo que lo que hay que hacer es explicar a la gente que si uno radariza, puede detectar, en tiempo y forma, cómo entran al Río Uruguay una cantidad de naves no identificadas. Sin embargo, a pesar de la radarización que tiene la Fuerza Aérea hoy, se sabe que esas naves no son despachadas, porque a su vez, tampoco tenemos un avión de intervención inmediata. Y cuando uno dice: "Tenemos que comprar cuatro aviones capaces de despegar de una pista de corto alcance, que cuestan US$ 21:000.000". La respuesta es: "¿Ustedes, qué van a comprar si no le pueden ganar una guerra a nadie?". Ese es el razonamiento reducido que la gente tiene, en el sentido de que nuestro aspecto defensivo va de la mano con ganarle una guerra a Argentina o a Brasil, lo que, por supuesto, son hipótesis de conflicto que existen, se estudian y analizan, pero este no es el ámbito en el que se está dando la discusión.

El señor Ministro ha sido muy afecto a llevar adelante debates y, sobre todo, a ampliar la base -lo mismo que mi colega Planchon- en cuanto al aspecto académico y creo que ese sería un buen debate que podríamos darnos todos los partidos. Deberíamos debatir con total y absoluta sinceridad porque los gastos de defensa son necesarios. Así como son necesarios los gastos de educación, de salud y de infraestructura, los de defensa también son necesarios. Lo digo porque si nuestra plataforma se duplicó, y con lo que teníamos no podíamos cubrir eso, ahora menos lo vamos a cubrir. Y creo que en todos los partidos hay gente que no entiende este tema.

Entonces, vamos a tener que fijarnos la meta de concientizar a todos de que eso es necesario, sobre todo teniendo en cuenta el escenario que se le viene a Uruguay: plataforma marítima, regasificadora, puerto de aguas profundas.

Provengo de un departamento -y le consta; se lo he hecho saber personalmente- en el que cuando se logra capturar a una avioneta, pasaron cincuenta. Esa es la verdad. Cuando Prefectura, con mucho esfuerzo, captura a una lancha, pasaron treinta.

Además, hay que repartir los costos. Creo que si a la gente se le explica que esta es la manera de parar, en tiempo y forma, el ingreso de un sinfín de cosas que están entrando irregularmente y que, para ello, se necesita de determinada inversión, ella lo va a entender. El tema es que si le decimos que precisamos US$ 50:000.000 para la Fuerza Aérea, se nos va a preguntar: "¿Y para qué quieren US$ 50:000.000?".

Respecto de esta última parte, pido las disculpas del caso por las licencias que me tomé, pero me parece que es necesario que lo hagamos. He insistido con esto; en algún momento se lo planteé al ex Ministro Rosadilla y creo que lo tenemos que hacer.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Coincido con las apreciaciones del señor Diputado Amy; este es un problema que el Uruguay tiene, como tantos otros. Creo que se produce, fundamentalmente, por falta de información, por no decir ignorancia. Es decir que, en la mayoría de los casos, no creo que haya una concepción ideológica o doctrinaria sino mucha falta de información.

Respecto de los aviones interceptores, quería infomarles que en este momento el señor Subsecretario, junto con una delegación de la Fuerza Aérea, está visitando Suiza y luego irá a Rusia. Están mirando ese tipo de aviones a los que el Diputado se refirió.

(Diálogos)

——Como Ministro de Defensa Nacional, tengo muy buena relación con el señor Ministro Lorenzo, pero creo que tengo la obligación de mirar la realidad de frente, tal como es, y comunicársela a mi pueblo, en este caso, a los señores Representantes. En definitiva, Uruguay no puede ignorar lo que no debe ignorar, a mi juicio; lo digo con toda lealtad y sé que las cosas pueden resultar caras, según se miren, pero para eso estoy ahí, para eso me pagan; entre otras cosas, para informar sobre la realidad, con la "crudeza" -entre comillas- que corresponda.

También quiero aclarar algo relativo a los gastos de defensa. Hoy el Contraalmirante decía que en Uruguay el gasto en defensa es muy peculiar. Y lo es porque, por uno u otro motivo, a lo largo de los años, se fueron agregando a ese Ministerio, asuntos que nada tenían que ver con defensa. De modo que cuando se calculen los gastos de defensa -si se calculan bien- hay que detraer todo aquello que, estando dentro del Ministerio de Defensa Nacional, no tiene que ver estrictamente con defensa. Así se verá que no son tantos los gastos. Además, no estamos dentro de los países que gastan un dineral en defensa.

Con respecto a lo que comentaba el señor Representante Amy, cabe señalar que su pago, en la zona de la frontera, donde desemboca el Río Negro en el Río Uruguay, es una zona isleña, fluvial y compleja por lo tanto, porque es muy navegable y con costas arbustivas y todos los uruguayos sabemos de las posibilidades que eso ofrece.

(Diálogos)

——Entonces, aprovecho para llamar la atención acerca de nuestra larga frontera terrestre, que arranca en el Chuy e incluyamos en ella, las costas de la Laguna Merín; no solo la laguna propiamente dicha, cuya responsabilidad de cuidado debe estar a cargo de Prefectura o de la Armada Nacional. Sus riberas son complicadas también; hay bañados, lagunones, gran cantidad de desembocaduras, todas muy navegables, por las que se puede entrar y salir con mucha facilidad; son muy parecidas a la zona de donde proviene el señor Representante Amy y en las que se puede hacer lo mismo que se hace en lugares parecidos y es muy probable —podríamos sospecharlo con vehemencia- que eso se haga. Inclusive, cuando se habla de abigeato, hay que pensar que también se puede hacer en forma marítima o fluvial, por cabotaje. A veces, las personas que se dedican a eso tienen más desarrollado el cabotaje que el Estado. Por eso hablo de las complejidades de ese gran lago, destinado ya a ser una gran hidrovía.

Estamos teniendo problemas con el puente en las cercanías de Treinta y Tres porque dentro de poco van a pasar por allí camiones de altísimo peso en virtud del desarrollo de las empresas de cal y otras, y mucho de eso va con destino a la hidrovía del este. Aunque parezca mentira, el Ministerio de Defensa Nacional también tiene que ver con eso porque estamos conversando con el señor Intendente de Treinta y Tres sobre la

posibilidad de colocar allí un puente militar, en caso de que se compliquen las cosas, el que ya tenemos martillado a fin de llevarlo inmediatamente para ahí, si se pega el grito.

Esto tiene que ver con un tema logístico y, por lo tanto, con un tema portuario o de vías navegables, como las que se van a desarrollar en la zona del Tacuarí y del Cebollatí, en la Laguna Merín. Pero si de la desembocadura del Yaguarón y de la Laguna Merín vamos hacia arriba, veremos que hay kilómetros y kilómetros de frontera terrestre que, a veces, está compuesta por ríos importantes, como el Yaguarón o el Cuareim, otras, por pequeños cursitos de agua y otras, por líneas divisorias abstractas, fijadas por ciertas referencias topográficas.

Hubo un tiempo en que era casi folclórico y tradicional dentro del Ejército el destacamento fronterizo. Los militares más veteranos recuerdan cuentos de las jornadas que tuvieron que vivir siendo oficiales jóvenes cuando tenían que irse al destacamento fronterizo por varios meses, que era casi como salir a navegar por altamar, debido a la soledad, al aislamiento, etcétera. También se ejercitaba, fundamentalmente a caballo, el patrullaje móvil de esa difícil y perforadísima frontera terrestre.

Hoy, tenemos otros medios. Lo cierto es que bajo el proceso se suspendió el patrullaje fronterizo en Uruguay. Según he averiguado, los dirigentes de aquella época dijeron que el enemigo estaba dentro y que Brasil era un aliado. Por lo tanto, se abandonó esa costumbre. La hemos retomado con el trabajo que da volver a empezar casi de cero una tarea que se abandonó durante muchísimos años. Hemos adquirido los vehículos y los radares tácticos adecuados. Además, estamos entrenando a personal para esta tarea porque los jóvenes no guardan memoria, ni siquiera por tradición oral, de lo que otrora era una tradición oral en las unidades militares. Este fin de año, haremos las maniobras fronterizas de la División del Ejército N° 3 y N° 4. Así como observadores uruguayos van a las maniobras del ejército brasileño, ellos vienen a las nuestras; siempre estamos hablando de las fronteras terrestres.

Por otra parte, así como en el mar las cosas están cambiando sustantivamente, en el territorio también. Todos saben los cambios tremendos que hay en cuanto a la expansión de la agricultura, al uso de fertilizantes y agroquímicos. Según nos han dicho, unos de los contrabandos más importantes de hoy es el de los hatos, que no sabemos de dónde vienen ni cómo están integrados. Uruguay, con un enorme esfuerzo, ha desarrollado la trazabilidad de su ganado. Es el único país del mundo que tiene su hato ganadero legible. La primera vez que escuché: "ya leí todas las vacas", no entendía de qué se trataba; ahora sé qué significa.

Esas caravanas hoy tienen un desarrollo tremendo porque permiten la informatización de todos los datos. Hay frigoríficos que hoy informan al productor cuánto rindió el novillo en la tercera y en la cuarta balanza y qué tipos de cortes especializados dio ese animal, lo que le sirve al productor enormemente porque averigua qué resultados tuvo el alimento que le dio. Esa capilaridad de valor agregado dentro de un animal a Uruguay le ha costado mucho y sus batallas por la sanidad animal han sido históricas. Conozco la historia del comienzo de la lucha contra la aftosa en Uruguay, hace muchos años; conozco el triunfo y los retrocesos que hubo y lo que le costó al país abandonar, por poco tiempo, esa batalla que encontró un enemigo formidable.

Ahora también tenemos trazada la miel, a través de otros mecanismos.

(Diálogos)

——No escapa a la fina percepción de los señores Representantes qué puede pasar con nuestra trazabilidad en una frontera terrestre que sea perforada por grandes cantidades de animales provenientes de otros lados.

(Diálogos)

——Este Ministerio cree que un buen patrullaje, meticuloso, diurno y nocturno —hoy, la maravilla de los infrarrojos permite la vigilancia nocturna mejor que la diurna porque es más delatora-, de nuestra frontera terrestre es una necesidad vital porque defiende nuestros recursos estratégicos y el trabajo de los uruguayos. Para ahí también tuvimos que comprar sensores.

SEÑOR NÚÑEZ.- No hice referencia a las lanchas de Haití ni del Congo porque en la organización de la Armada ambos contingentes dependen del Estado Mayor General de la Armada y no de la Flota; igualmente, conozco la situación.

Quisiera hacer algunas puntualizaciones con respecto a los comentarios del señor Diputado Amy, que pueden ayudar a abonar lo que ha dicho.

El señor Diputado habló de una extensión de la plataforma y de todos los problemas que vamos a tener. Informo que no solo se extiende la plataforma, sino que se puebla. Arriba de cada plataforma va a haber trescientas almas, y no es un tema menor. Sabíamos que había gente arriba de buques que iban y venían, pero ahora hay artefactos que van a estar allí y no se mueven. Allí hay una "petit" ciudad.

Por otra parte, los temas del mar son diferentes a los de la tierra. Recientemente, se preguntó a un Comandante en Jefe sobre una Armada considerada "Armada de tres océanos", ya que preocupaba que fuera muy grande. Al contestar, no mencionó nada relativo a la guerra. Dijo: "Mis buques y mis aeronaves están abocados a tres problemas: piratería, narcotráfico y control del tráfico marítimo". Estoy hablando de una Armada muy desarrollada. Como siempre, los recursos son escasos, a diferencia de la tierra. Un buque es muchas cosas en el mar.

Con respecto a las lanchas, de las dieciséis, doce quedaron en Haití y cuatro volvieron porque se redujo cierta parte de nuestras tareas allá, cuando pasamos a entrenar a la guardia costera haitiana. Es decir que volvieron cuatro lanchas por orden de las Naciones Unidas. Por otro lado, en el Congo había cuatro, pero quedaron dos porque se nos redujo la compañía, al abandonar el lago Alberto; ahora solo estamos trabajando en los lagos Kivu y Tanganica, con mucho éxito, como bien dijo el señor Ministro. También debo decir que el desgaste de las lanchas es diferente, por el hecho de estar en mar abierto y en agua salada. Las condiciones de ese mar y las lanchas hacen que los desgastes sean diferentes. Por ejemplo, las lanchas que están en el Congo se adquirieron para una tarea en el Río Congo: abrir al río el tráfico comercial porque era bueno para el pueblo congolés que se comerciara, ya que iba a permitir el desarrollo. En 2001 llegamos al Congo con algunos medios apropiados, como nos pedían. Esto no quiere decir que los medios no fueran apropiados cuando nos mudamos a los lagos, sino que pasan los años y esas lanchas están continuamente navegando. Por lo tanto, sufren un desgaste que no tendrían en Uruguay. Lo mismo sucede con las lanchas en Haití. Como tienen un motor muy potente, navegan a velocidades superiores a los veinticinco nudos. Además, hay que tener en cuenta que una persona que navega una hora, vuelve con tremendos dolores de piernas y brazos porque se tiene que estar agarrando continuamente; la lancha va picando. Si las tripulaciones sufren eso, imaginen lo que sufre también el material.

SEÑOR AMY.- ¿Las dos lanchas que volvieron del Congo y las cuatro que retornaron de Haití están funcionando?

SEÑOR NÚÑEZ.- A las dos que volvieron del Congo se les acaba de hacer el mantenimiento necesario para ponerlas a disposición de Prefectura. A las otras cuatro

también, excepto a una que se va a derivar a tareas de capacitación y entrenamiento de las tripulaciones que vayan allá, mientras dure esta historia.

SEÑOR ALPUY.- Creemos que esta visita es muy oportuna para desarrollar un diagnóstico de situación que hoy vive la Armada Nacional. Si hay problemas, lo más indicado es tener un diagnóstico con respecto a en qué condiciones estamos. Creo que las autoridades han logrado eso, según manifiesta el Contraalmirante Núñez, quien ha sido muy claro al hablar de la actual situación de la Armada.

En primer lugar, quiero hacer un poco de historia con relación a la situación en la que estamos desde hace unos cuantos años. Era lógico que las autoridades de la Armada dijeran -en informativos y en órganos de prensa- que no había ni combustible para alimentar los buques que salían a hacer el patrullaje y que había un buque que tenía relevantes actitudes técnicas para hacer muchos servicios de investigación, como el Oyarvide, que no se utilizaba.

Hoy, creo que tenemos otro antecedente que demuestra a las claras que el país, en su conjunto, viene evolucionando. Los que trabajamos en la industria metalúrgica durante muchos años vemos con buena cara el recomienzo de la industria naval. Creemos que allí la Armada está cumpliendo un papel fundamental. Las barcazas que se están fabricando en un país productivo que está en desarrollo son fundamentales para esa industria que se activa y tecnifica para el futuro. También era dable que nuestras aeronaves no tuvieran combustible para su funcionamiento. Digo esto porque hace a todo el funcionamiento del Ejército y de la Armada que el país en su conjunto, con el esfuerzo de todos los uruguayos, esté mejor económicamente; de lo contrario, no habrá recursos, ni para la Armada ni para otras instituciones públicas que los necesitan y que hoy vemos desarrollarse. Una es la llamada industria del turismo. ¿Cuándo llegaron al país 230 cruceros de la magnitud de los que están llegando? También podemos mencionar el desarrollo de todos los puertos del Uruguay -con capacidad colmada, como el de Nueva Palmira, que está operando casi al mismo nivel que el de Montevideo-, la preparación del país para un puerto de aguas profundas, la construcción de la regasificadora, etcétera. Entonces, los uruguayos tenemos que tomar conciencia -como dijo una delegación alemana que nos visitó recientemente- de que el país está en pleno desarrollo y no en vías de desarrollo.

También cabe destacar las características que ha tenido la industria cárnica, que exporta a más de cien países; no es poca cosa. Es de ahí que saldrán los recursos para la Armada, para el Ejército, para Ancap, que tendrá que proporcionar los combustibles a todos los vehículos de la Armada. Es un esfuerzo de todos los uruguayos, y no debemos ser escépticos, sino pensar que el país va a seguir en estas condiciones, porque hay una visión política de la capacidad que tiene con sus medios productivos. Pienso que ahí es donde está la realidad del problema: si no tenemos dinero, no podremos tener la más variada infraestructura. Siempre pensé que la Armada tenía un papel preponderante en el quehacer nacional, por todo lo que ustedes han manifestado, respecto a lo cual tendremos oportunidad de ilustrarnos con más detenimiento a través de la lectura de la versión taquigráfica.

Entonces, más allá de que faltemos en la creación de presupuestos inmediatos, no solo para la Armada, sino también para otros organismos que también los están necesitando, vamos en la dirección de que el país siga creciendo y desarrollándose, y de que seamos partícipes todos los uruguayos y los partidos políticos, porque el bienestar de la gente no tiene color político. No hace tantos años se decía que había que ver si el país era viable; creo que hoy lo es con el esfuerzo de todos los uruguayos, de todos los

partidos políticos, con la capacidad de nuestros técnicos y con la visión política para seguir marcando un derrotero.

SEÑORA MARTÍNEZ.- Me adhiero a lo que acaba de expresar el compañero legislador. Todos estos problemas que están aconteciendo se dan por la nueva concepción del país productivo y por los cambios que esto ha generado.

Estoy sorprendida por todo el ámbito de actuación del Ministerio de Defensa Nacional y de la Armada. Las autoridades hablaron de los problemas de la modernización de la flota, de los radares, y me quedé con la sensación de que ya tenían la solución a todo eso. Nada dijeron de la capacitación del personal, por lo cual presumo que en eso estamos bien o vamos en buen camino.

Asimismo, el Contraalmirante Núñez hizo referencia a que las bajas habían sido menos y quise entender que eso se debía a un mejor salario.

Finalmente, el señor Ministro habló de la protección de los recursos estratégicos de agua dulce y quisiera saber si el Ministerio ha tenido intervención en el río Santa Lucía y cómo lo ha hecho.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Nosotros ayudamos originalmente tomando fotos aéreas para que los técnicos las pudieran comparar con las del relevamiento aerofotogramétrico del año 1966 y observar los cambios sufridos por el río. Asimismo, la Armada Nacional -a pedido nuestro- hizo la batimetría del río, es decir, midió las profundidades a lo largo de su curso, desde la desembocadura hasta la represa de Aguas Corrientes, observando algo que ya era visible, que el río estaba aterrado -como se dice en lenguaje marítimo-, es decir, pletórico de bancos de arena que perjudican la libre circulación por sus aguas porque por años no se dragó, no hubo mantenimiento. No estoy seguro de si también se hizo la batimetría entre Paso Severino y Aguas Corrientes, aunque sospecho que sí.

Además, alertamos a nivel del Poder Ejecutivo sobre los peligros que percibíamos si llegaba a pasar algo -ya sea un accidente físico, inundación, sequía o contaminación- en Aguas Corrientes, que es una de las infraestructuras más críticas que tiene Uruguay, porque de ahí se abastece agua a una enorme cantidad de la población. En todo eso hemos colaborado con los demás Ministerios sacando fotos, trasladando con nuestros medios a integrantes de otras Carteras para que pudieran observar la cuenca desde arriba, que es desde donde se puede observar mejor la tala de árboles y de montes ribereños, el cultivo hasta la barranca, es decir, una serie de abusos cometidos contra el curso de agua. Esto es lo que podemos hacer, pero podría ser mucho más. Si tuviéramos un laboratorio móvil -que cuesta US$ 25.000, aproximadamente-, podríamos colaborar mucho más con el Ejército tomando muestras de agua -de esa cuenca y de muchas otras- y haciendo los análisis rápidamente para tener noción del estado en que están todos nuestros cursos de agua dulce y no solo los que tienen mayor utilización práctica, como este que suministra agua potable. Y la Armada Nacional, a través de la jurisdicción de Prefectura -es una concepción que tenemos y por eso queremos fortalecer esa dependencia-, debería realizar la vigilancia de los ríos por adentro. Hace pocos días, con fotografías de infrarrojo, la Fuerza Aérea descubrió un vertido de agua caliente desde una planta industrial -ya mandamos esto al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente-; una cañada que tiene agua caliente, una cosa rarísima.

Entonces, si queremos cuidar, hay muchas cosas más para hacer desde el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, las asociaciones rurales, las federaciones rurales, los vecinos, los municipios ribereños, las Intendencias, etcétera, y nosotros dando el apoyo que esté a nuestro alcance a todo ese conjunto de fuerzas nacionales,

que tienen que defender y hacer conciencia de la importancia de los cursos de agua dulce como del agua que está bajo el suelo.

SEÑOR NÚÑEZ.- Quiero hacer una salvedad respecto a lo que dijo la señora Diputada. Ella habló de capacitación y dio por sobreentendido que podía estar bien. Así como cualquier uruguayo que tiene una carrera técnica universitaria es reconocido en el exterior, nosotros somos reconocidos por las Armadas del entorno y por otras por la calidad de nuestra gente, pero no estamos bien en lo que respecta a la capacitación por una sencilla razón: la entrada y salida de gente en la organización hace que las plantillas no estén estables, por lo cual, en vez de ir escalando en la excelencia de la capacitación, siempre hay que volver sobre lo básico. Cuanto más entra y sale gente, más problemas hay. Si tuviéramos más estabilidad, se podría escalar mucho más rápido y mejor. De todas maneras, en términos generales, pese a todos nuestros problemas, los demás nos miran con respeto

Terminamos de operar con los brasileños, con buques mucho más modernos que los nuestros y demás, y sin embargo hemos hecho las cosas de tal manera que nos miran con respeto.

SEÑOR PLANCHÓN.- Quiero hacer uso de la palabra, teniendo en cuenta lo expresado por la señora Diputada y por el señor Diputado Amy. Hay muchas formas de ver esto. Estuve casi tres años y medio encargado de la formación en el Ministerio de Defensa Nacional y hay algunos temas generales que tienen que ver con la visión de todo el país, de todos los partidos, respecto a los temas de Defensa. Y voy a dar un número, porque cuando ponemos números a las cosas, parecen más serias.

La ejecución del presupuesto de 2012 del Ministerio de Defensa Nacional representa el 1,2% del Producto Bruto Interno del Uruguay. Digo esto porque a veces en la prensa se dicen muchas cosas del gasto de Defensa y este es un número comprobado.

En cuanto a la formación -el Contraalmirante Núñez lo ve desde su responsabilidad en la Armada Nacional-, la alta rotación, la capacitación en todos los niveles que tenemos en las Fuerzas Armadas y el hecho de que el país se esté desarrollando y creciendo económicamente genera que el personal se vaya a la actividad privada. Esto pasa mucho en Colonia, Soriano y en el litoral norte. Así como tiene que reactivarse permanentemente la capacitación de los cuadros en la parte técnica -ya sea en el mar, en tierra o en el aire-, también las Fuerzas Armadas están generando una gran reserva en la sociedad. Hablo de personal con instrucción y educación -que fue expulsado del sistema educativo formal-, con instrucción militar básica, con disciplina y con conocimiento técnico. Esto no es nada despreciable a la hora de contar con una reserva que está esperando y que es útil para toda la sociedad.

Si en el litoral y en las entradas del puerto de Nueva Palmira uno ve quién está manejando los camiones, podrá advertir que todos son ex soldados del Ejército, personas que se capacitaron y que tuvieron licencia en maquinaria pesada; si se va a Montes del Plata se comprobará que pasa lo mismo. Entonces, el Estado está capacitando permanentemente no solo para las actividades militares sino para toda la sociedad. Sin embargo, cuando el personal subalterno se encuentra con la ecuación de ganar $9.000 o pasar a la actividad privada con ese conocimiento y recibir más dinero, elige esto último. Por un lado, se puede ver como una pérdida para la Fuerza pero, por otro, puede verse como una admirable contribución de las Fuerzas Armadas para el desarrollo nacional, la capacitación y educación.

SEÑORA GAUTIER.- Creo que la exposición de nuestros invitados nos ilustró sobre la situación de la Armada. Tenemos presente las palabras del señor Ministro porque

habló de complementariedad. Es muy importante la responsabilidad del resto de las Fuerzas y de los Ministerios involucrados en todos estos temas.

El señor Ministro habló sobre el aumento del tránsito marítimo, comercial, deportivo y turístico; también se refirió a la protección de los recursos estratégicos y a la relevancia de la contaminación, fundamentalmente en los cursos vitales.

Se habló del esfuerzo que se está haciendo para mejorar los radares y la vigilancia de los cielos. También se conversó sobre la importancia de coordinar acciones con otros Entes, por ejemplo, con Antel.

Escuchamos sobre la imposibilidad de realizar vuelos nocturnos y que a partir de ahora se va a hacer un esfuerzo económico para adquirir tecnología de punta.

En cuanto a los recursos humanos, parece importante destacar el esfuerzo que está haciendo el Gobierno para retener al personal referido por el Contraalmirante; la idea es no perder recursos humanos. Nosotros podemos hacer mucho esfuerzo en estructura o en materiales pero, sin recursos humanos capacitado desde el Estado, no logramos nada.

Quiero dejar una constancia política.

Hoy se hizo referencia a una señora Legisladora de nuestro partido político y a la necesidad de debatir. En tal sentido, debo decir que el Frente Amplio debate el tema de la defensa y que formará parte de nuestro futuro programa de gobierno. En cuanto al gobierno 2010-2015, nuestra fuerza política cuenta con un programa de gobierno que, en materia de defensa, tiene definiciones acordadas por el Frente Amplio y se están aplicando a través de las decisiones que el Poder Ejecutivo está llevando adelante por medio del Ministerio de Defensa Nacional y de las demás Carteras. A su vez, la preocupación del Ministerio ha quedado asentada en cada comparecencia a partir del Presupuesto Nacional y en cada una de las Rendiciones de Cuentas.

Me sumo a las palabras de los señores Diputados que me precedieron porque, evidentemente, las múltiples tareas que se reseñaron aquí refieren a un país que crece y que se desarrolla. Se habla de regasificadora, de puerto de aguas profundas, de los cruceros, de una tarea fundamental como el combate al narcotráfico. ¡Vaya si en estos períodos de gobierno se puso énfasis en combatir ese flagelo! Evidentemente, eso requiere de un gran esfuerzo presupuestal que debemos hacer todos; como dijo nuestro señor Presidente, se trata de dolores de crecimiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Destaco la necesidad de informar a los representantes del pueblo sobre esta situación. El señor Ministro, como responsable político lo ha informado bien y fue muy preciso, al igual que la Armada.

La realidad que informa el señor Ministro -de la que teníamos algún conocimiento por reuniones anteriores sobre todo en la Armada- es muy crítica. Diría que en algunos sectores, en materia naval, estamos al borde de la indefensión; en cuanto al estado de los buques, creo que algunos lindan con la chatarra. Algunos tienen 45 años, diez más de lo que se establece como vida útil. El hecho de que prácticamente el 90% del alistamiento de los buques esté en situación de marginal, con un retraso tecnológico agregado, configura un mapa preocupante. Eso es objetivo y no admite mucho dibujo para demostrar lo contrario.

Según los números brindados por el señor Ministro -que complementaba el Contraalmirante-, para el Comando de la Flota, el presupuesto de que disponemos asciende a alrededor de US$ 1:000.000 anuales. Sin embargo, el "overhaul" del "Esquilo" va a costar a la Armada brasileña el doble o el triple. Entonces, lo que cuesta la puesta a

punto de un helicóptero de la Armada brasileña es tres veces más que el presupuesto para el mantenimiento de toda la flota de la Armada. Con ese número alcanza y sobra para demostrar de qué estamos hablando.

Las tareas agregadas como las plataformas, el combate al narcotráfico y el contrabando son más viejas que el agujero del mate. La realidad es que hoy hay un recurso tecnológico al que el Estado no llega. Todos sabemos que el crimen organizado tiene posibilidades económicas bastante más superiores -por inmensa desgracia- que las que tenemos desde el Estado para combatirlo; esta es una realidad que se da en el mar, en la tierra y en el aire. Por ello, pensando en las políticas públicas, nos preocupan estos aspectos.

Por otra parte, me parece que hay un cambio muy importante de definición de la Armada. Cuando uno establece los recursos con los que quiere disponer, al mismo tiempo está definiendo la institución que quiere. Las patrullas oceánicas -que son las que se requieren para controlar el mar más cercano- implican contar con un material de guerra liviano, según la visión del Poder Ejecutivo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- En materia de buques, el perfil es de patrullaje.

(Intervención del señor Ministro de Defensa Nacional)

——Estoy detallando la realidad; no digo que esté bien o mal. Inclusive, la capacidad de fuego que tiene un barco y una patrulla es bien diferente.

(Intervención del señor Ministro de Defensa Nacional)

——No estoy diciendo si está bien o mal; comento la visión que se tiene.

Creo que el Codena -el Poder Ejecutivo le ha dado un protagonismo muy marginal- debería ser el organismo más importante en todo esto. Se nos informaba sobre los costos de esta realidad y sabemos que son números muy duros. Creo que el señor Ministro de Economía y Finanzas debería sentarse con usted en el Codena...

(Intervención del señor Ministro de Defensa Nacional)

——...porque es el organismo que se asignó en la ley de defensa. Precisamente, uno de los cambios que se introdujo en el debate político parlamentario fue la inclusión del Ministerio de Economía y Finanzas.

Entonces, tener una visión desde el punto de vista estratégico de lo que significa la inversión en materia naval y los impactos positivos que puede tener para el país es muy importante; el Codena está hecho para eso. El Codena debe tener una visión prospectiva; no está para actuar en momentos de crisis. Ese es un error que creo que hay en algunos estamentos; no me refiero a quienes estamos aquí presentes, pero escuché alguna interpretación en el sentido de que el Codena es un organismo de crisis. El Codena debe tener su cabeza puesta en el mediano plazo. Por eso digo que se le ha dado una importancia muy marginal, con muy pocas reuniones. Creo que las cosas que se discutieron acá deberían haberse hablado allí. Dejar al garete la custodia de US$ 3.000:000.000, que es el 6% del PBI -que pasa de una manera u otra por el mar-, es un número muy fuerte; estamos hablando de mano de obra uruguaya, de pesca, turismo, tecnología. Entonces, el diagnóstico es crítico, y este calificativo corre por quien lo dice; me parece que no admite mucho atenuante.

El recurso humano podrá ser muy esforzado y calificado, pero cuando no tiene un material donde aplicarse termina deteriorándose. Si el recurso humano es bueno, necesita despliegue. Si un marino no navega, aunque sea muy bueno, se deteriora.

Este es un tema de todos; por algo estamos en esta Comisión. Esta no es una Comisión en la que haya más afiliados para anotarse al principio de cada Legislatura. Quienes elegimos esta Comisión nos preocupan los temas de la defensa, independientemente del gobierno de turno; queremos ver esto desde una visión estratégica de país, de política pública.

Entonces, creo que llegó el momento de citar al Codena y decir al señor Ministro de Economía y Finanzas, al señor Canciller y al Presidente de la República -también se podría invitar a los mandos, porque no integran el Codena-: "Miren, esta es la realidad", que en realidad no es muy distinta de la que vive la Fuerza Aérea; quizás el Ejército haya recibido más presupuesto para invertir, sobre todo en armamento portátil.

Estoy de acuerdo con el trabajo conjunto, a que refirió el señor Ministro, porque forma parte de una teoría de la que muchos hemos mencionado, pero requiere de cambios legales, porque por más que se quiera obligar a trabajar al Ejército, algunas disposiciones legales establecen jurisdicciones muy definidas que, en el caso del territorio marítimo, pertenecen a Prefectura o a la Policía, y no al Ejército.

Por último, estamos al final del período, y queda en el debe algo tan trascendente, en estos temas que hemos tratado, como las leyes orgánicas de cada una de las armas de las Fuerzas Armadas. Pregunto si se piensa aprobar dichas leyes orgánicas en este período o si será materia pendiente.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- El señor Presidente dijo que la Comisión de Defensa Nacional no es una de las preferidas; creo que con el tiempo eso irá cambiando. No obstante, generalizo esa realidad a muchos más ámbitos de la vida del país.

El Ministerio envió al Parlamento el proyecto de nuevos sistema de inteligencia, pero está parado.

SEÑOR PRESIDENTE.- No es así.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Bueno, hace tiempo que lo enviamos.

No lo digo como reproche.

SEÑOR PRESIDENTE.- No lo tomo como reproche, sino que quiero decir que el señor Ministro está equivocado, porque sucede todo lo contrario, ya que la Comisión competente se reúne todos los lunes.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- El Ministerio de Defensa Nacional necesita que se apruebe ese proyecto de ley porque la Dinacia está en una situación inestable.

Por otro lado, también hemos enviado un proyecto para pasar la justicia militar a la justicia civil.

La ley establece que el Codena tiene que elaborar la política de defensa nacional que, como dicen en su exposición de motivos, la defensa nacional es más abarcativa que lo estrictamente militar, que es apenas una parte de la defensa nacional. Si el Codena no elabora la política de defensa nacional, no podemos elaborar la política militar de defensa.

Por lo tanto, sería muy difícil discutir en abstracto las leyes orgánicas de cada una de las Fuerzas, como la ley orgánica general, inclusive, la ley orgánica del propio Ministerio de Defensa Nacional, que es otra ley que se debería aprobar.

Actualmente asistimos a una especie de trancazo del Codena, porque la ley encomendó a ese organismo -estoy de acuerdo; yo voté el proyecto en su momento y participé en su creación- la elaboración de la política de defensa nacional.

Los delegados de los Ministerios, más el delegado de Presidencia, se han estado reuniendo con el General del Ejército Castelá, Secretario General del Codena, a lo largo de meses para elaborar el listado de las amenazas; en algunos casos hay unanimidad y, en otros hay dudas. En estas elaboraciones teóricas también ha participado el Estado Mayor de Defensa. El Codena debe definir, a partir de este listado de amenazas, la política de defensa nacional, que no refiere solo a la Armada, sino un componente más.

El Ministerio de Defensa Nacional solicita la reunión del Codena porque terminó el listado de amenazas, pero su citación corre por cuenta del señor Presidente de la República; hemos insistido ante la Secretaría del Codena que, en los hechos, es prácticamente el gabinete de seguridad, más el Presidente de la República.

El Ministerio de Defensa Nacional no puede empezar a elaborar los proyectos de ley orgánica de las tres Fuerzas si antes no conoce la política nacional de defensa y la política militar de defensa. Entonces, la ley nos indica un rumbo y los pasos a dar, y no podemos pasar por encima de la ley.

He informado, señor Presidente, para satisfacción de su interés. Por supuesto, no es de los temas que más interesa; por eso generalicé esa sensación. Lamentablemente es así: no es de los temas que más interesan en el campo del mundo político del Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, quiero aclarar al señor Ministro que el proyecto de ley sobre el nuevo sistema de inteligencia se está trabajando muy bien, porque la Comisión Especial que entiende en este asunto se reúne todos los lunes en dos instancias, en la Comisión y en un grupo redactor, con Representantes, la mayoría de su Partido, como sucede en todas las Comisiones del Parlamento.

Entonces, si hubiera un reproche, sería para su bancada y no para la oposición.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Se lo reprocho cada vez que lo veo al compañero Danilo Astori.

SEÑOR PRESIDENTE.- La etapa de redacción está bastante avanzada.

La cátedra observó algunos aspectos vinculados a juridicidad y constitucionalidad. Inclusive, existen modificaciones enviadas por el propio Poder Ejecutivo, en las que quizás haya participado el señor Ministro de Defensa Nacional. Por lo tanto, no es justo su planteo.

Además, el señor Ministro podrá comprender que se trata de un tema bastante delicado. Inclusive, esa Comisión Especial se creó como consecuencia de una situación política compleja, que se generó a partir de la designación del coordinador de inteligencia, que motivó que la propia Presidencia de la República trasladara esta discusión al Parlamento, en virtud de que fue cuestionada la vigencia de las garantías individuales por la falta de un marco legal.

Entonces, no corresponde su reclamo, señor Ministro, y creo que forma parte de la falta de información.

Con respecto a la citación del Codena, el señor Ministro hace un planteo que, a mi entender, es como un reproche a la interna del Poder Ejecutivo. Uno sabe que esto es así, que son temas que a veces no se ven con cercanía, pero me parece que llegó el momento de que el señor Ministro haga ver -él conoce muy bien este tema- qué está en juego. Es decir, no están en juego intereses corporativos de la Armada, del Ejército ni de

la Fuerzas Aérea, sino defender de la mejor manera posible el trabajo de los uruguayos y nuestras empresas.

Cuando uno analiza los números que hoy presentó el Ministerio, se da cuenta de que notoriamente está en juego la indefensión del trabajo de los uruguayos -tan sencillo como eso- y otras cosas muy complejas, como las vinculadas al narcotráfico y al delito. Por desgracia, las organizaciones delictivas han avanzado en su equipamiento más allá de nuestras posibilidades de defendernos de los criminales.

Si me preguntaran qué me dejó esta reunión, reiteraría el diagnóstico que ya señalé y, al mismo tiempo, la necesidad de convocar inmediatamente al Codena.

Tender puentes con nuestro respaldo quizás ayude, pero como todos son del Partido del señor Ministro, no nos van a escuchar mucho, pero al señor Ministro sí. El Codena debe entender que se deben llevar estos temas al seno del Gobierno y escucharlos.

Los reclamos por recursos económicos son muy duros, pero en materia de lo que representa en pérdidas existentes, el problema se comprende desde otra perspectiva.

Agradezco al señor Ministro la información y la sinceridad.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- El señor Presidente dijo que la Fuerza Aérea podría estar en el mismo estado crítico; creo que no son situaciones comparables. No es lo mismo arreglar un barco de tanta edad y tan grande, que arreglar una plataforma de vuelo, que a veces pueden tener la misma edad.

Si dijera que la Fuerza Aérea ha puesto a volar casi toda su plataforma -que representó un verdadero logro-, al extremo de haber hecho el desfile conmemorativo de los cien años del primer desfile, que todavía continúa este año. Por primera vez en años hubo aviones que se quedaron en tierra porque no había tripulación para volar, ya que se habían puesto en orden de vuelo las plataformas disponibles.

Tampoco podemos comparar eso con la Armada Nacional, porque se hacen maravillas para poner en orden de vuelo una plataforma antigua, porque tal vez sea más fácil conseguir repuestos o haya menos reparaciones a realizar en esas plataformas.

No obstante, es cierto que estamos usando material antiguo, y a veces milagrosamente las unidades siguen volando, gracias a que algunos materiales son muy nobles; no quiero hacer propaganda a ciertas marcas de avión, pero en algunos casos los aviones son parecidos a la cachilas Ford A, porque siguen andando por estar construidos con materiales muy nobles y por la existencia de repuestos.

Planteamos las cosas tal como son, ante el Gobierno o la oposición o simplemente el sistema político uruguayo, con toda tranquilidad, porque no tenemos nada que ocultar y nos parece que cuanto más información haya, y más se difunda entre todos los estamentos de la sociedad uruguaya, más fácil será resolver algunos problemas ya que, por lo menos, se podrá empezar por comprenderlos para después prestarle atención.

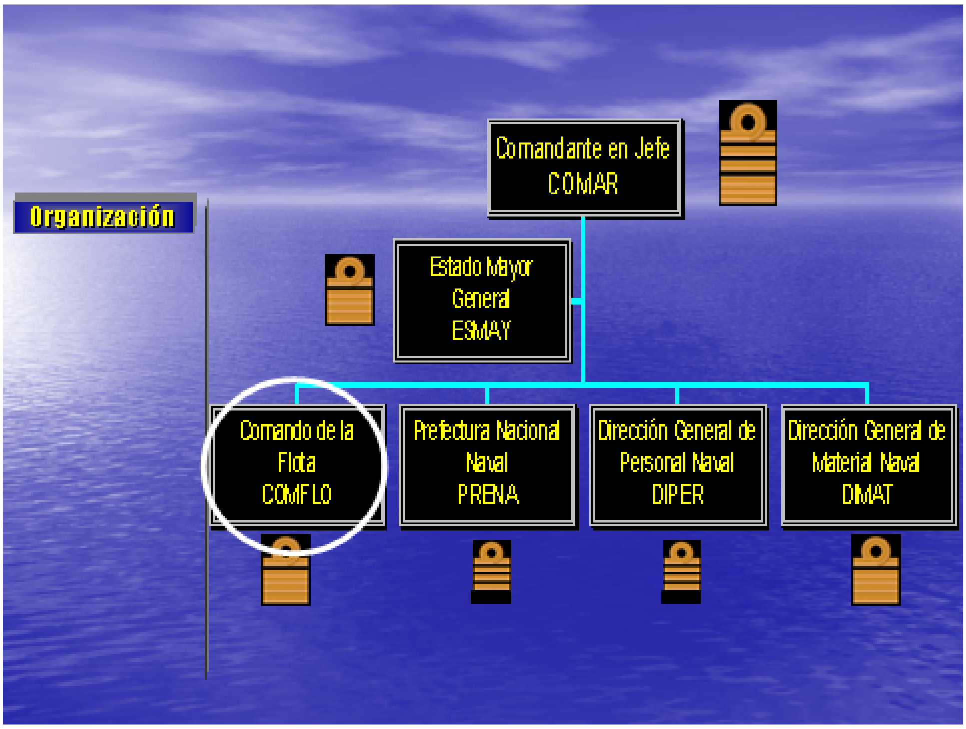
Sea como fuere, los temas de defensa no tienen muchos aficionados, a no ser de los profesionales, pero creo que es un defecto de la sociedad que se debe corregir.

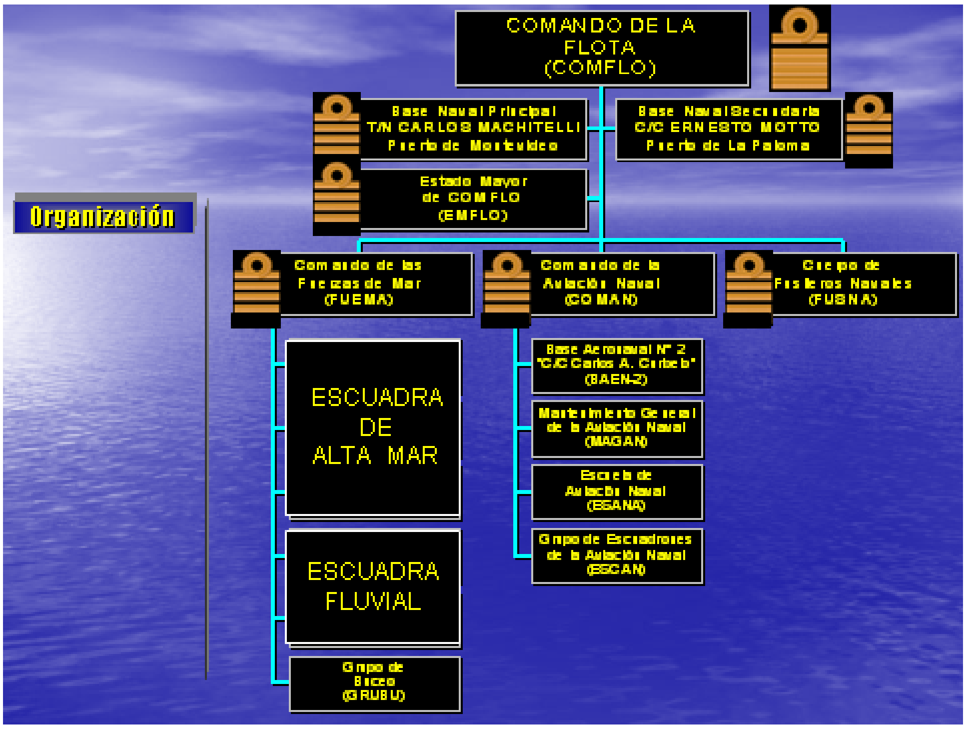
SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro y asesores.

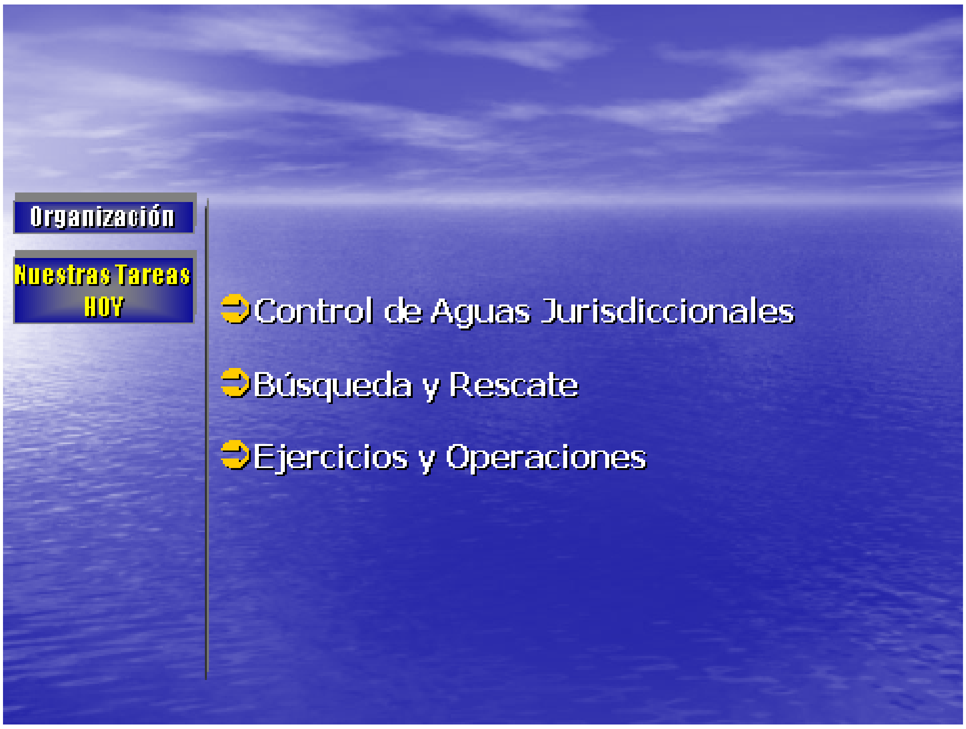
Se levanta la reunión.

COMANDO de la FLOTA


TEMARIO
Organización
Nuestras Tareas HOY
Nuestros Medios Humanos y Materiales
Nuestro Nivel de Alistamiento ACTUAL
El País Marítimo de MAÑANA
Nuestra Armada MAÑANA 3 D
Cómo cumpliremos
Decisiones 2 D 2 M


Organización
Comandante en Jefe COMAR
Estado Mayor General ESMAY
Comando de la Flota COMFLO
Prefectura Nacional Naval PRENA
Dirección General de Personal Naval DIPER
Dirección General de Material Naval DIMAT


Organización
COMANDO DE LA FLOTA (COMFLO)
T/N CARLOS MACHITELLI
C/C ERNESTO MOTTO
Estado Mayor de COMFLO (EMFLO)
(FUEMA)
(COMAN)
(FUSNA)
(BAEN-2)
(MAGAN)
(ESANA)
(ESCAN)
ESCUADRA DE ALTA MAR
ESCUADRA FLUVIAL
(GRUBU)


Organización
Nuestras Tareas HOY
Control de Aguas Jurisdiccionales
Búsqueda y Rescate
Ejercicios y Operaciones


BUQUES DE ALTA MAR
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
BUQUE DE APOYO
ROU "GRAL ARTIGAS"
EDAD: 47 AÑOS
FRAGATAS
ROU "URUGUAY"
ROU "CAMPBELL"
EDAD: 47 AÑOS
BUQUES DE SALVAMENTO
ROU "MALDONADO"
EDAD: 47 AÑOS
ROU "VANGUARDIA"
EDAD: 37 AÑOS

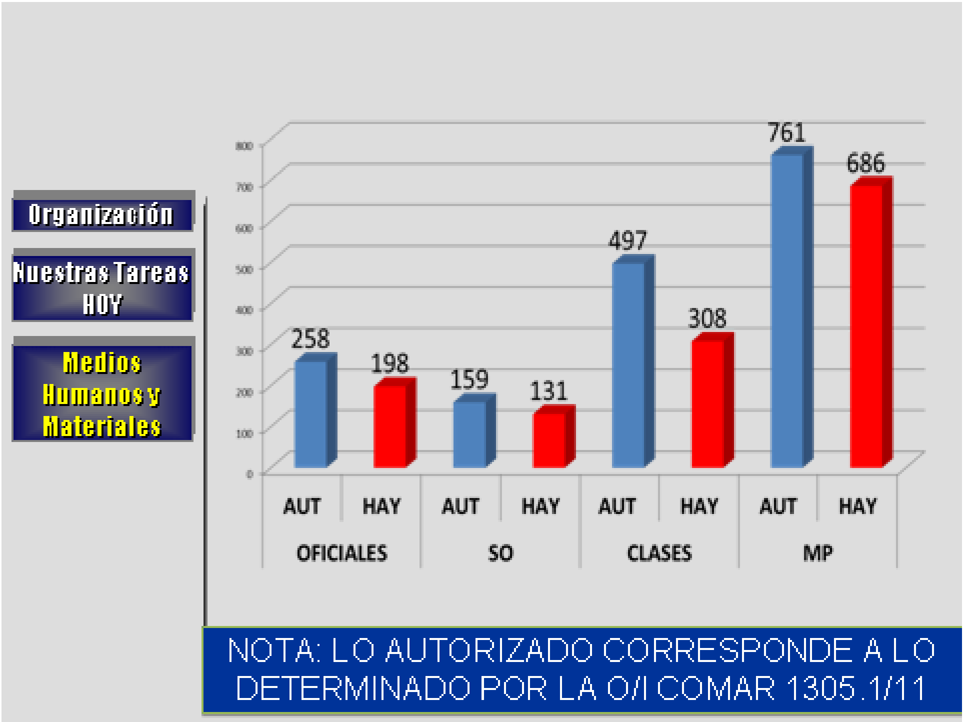

BUQUES FLUVIALES
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
BARREMINAS
ROU "TEMERARIO",
"AUDAZ", "FORTUNA"
EDAD: 41 AÑOS
GUARDACOSTAS
ROU "PAYSANDU"
EDAD: 45 AÑOS
ROU "RIO NEGRO"
EDAD: 47 AÑOS
ROU "COLONIA"
EDAD: 61 AÑOS
BUQUE DE SALVAMENTO
ROU "BANCO ORTIZ"
EDAD: 54 AÑOS


MEDIOS AÉREOS DE ALA FIJA
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
2 AERONAVES DE PATRULLA MARÍTIMA B-200
2 AERONAVES DE ENTRENAMIENTO BÁSICO T-34 MENTOR

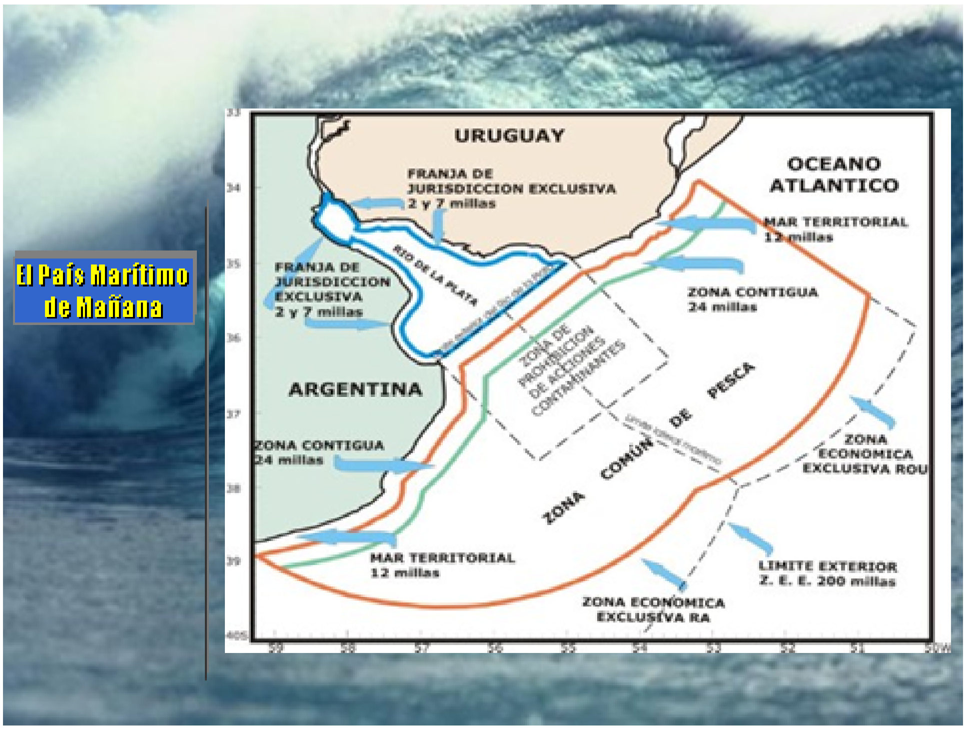

MEDIOS AÉREOS DE ALA ROTATORIA
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
1 HELICÓPTERO UH13 ESQUILO
(en reparación mayor en Brasil)
6 HELICÓPTEROS BOLKOW BO-105
(no poseen guinche externo)
NINGUNO POSEE CAPACIDADES DE VUELO NOCTURNO
NI CAPACIDAD DE CARGA EXTERNA

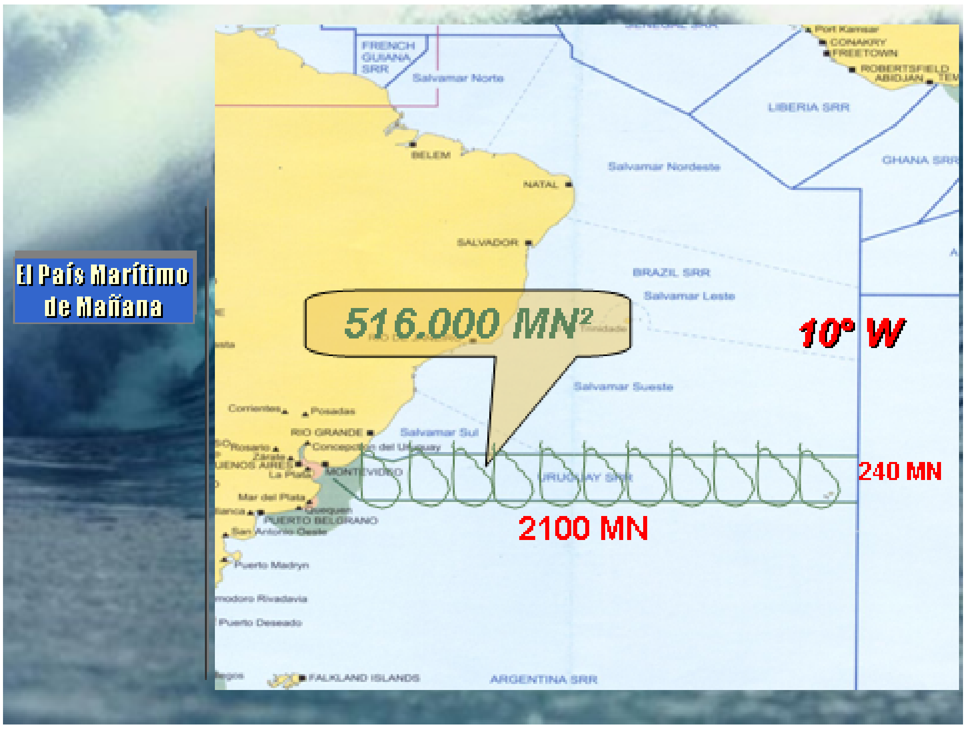

CUERPO DE FUSILEROS NAVALES
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
3 COMPAÑIAS DE INFANTERIA
1 SECCIÓN DE RECONOCIMIENTO Y OPS. ESPECIALES
EL FUSILERO NAVAL REALIZA UN PROMEDIO DE 120 DIAS ANUALES DE GUARDIA PERIMETRAL EN CÁRCEL DE PUNTA DE RIELES.


INDICE DE ROTACIÓN
Se define como la relación porcentual entre las admisiones y las desvinculaciones del personal en relación al número promedio de éste, en el transcurso de un año.
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
2009 21%
2010 17,4%
2011 11,9%
2012 18,9%
Al 1º de SET del 2013 hubieron 90 bajas.
En todo el 2012 hubieron 231.


Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
258
198
159
131
497
308
761
686
AUT
HAY
AUT
HAY
AUT
HAY
AUT
HAY
OFICIALES
SO
CLASES
MP
NOTA: LO AUTORIZADO CORRESPONDE A LO DETERMINADO POR LA O/I COMAR 1305.1/11

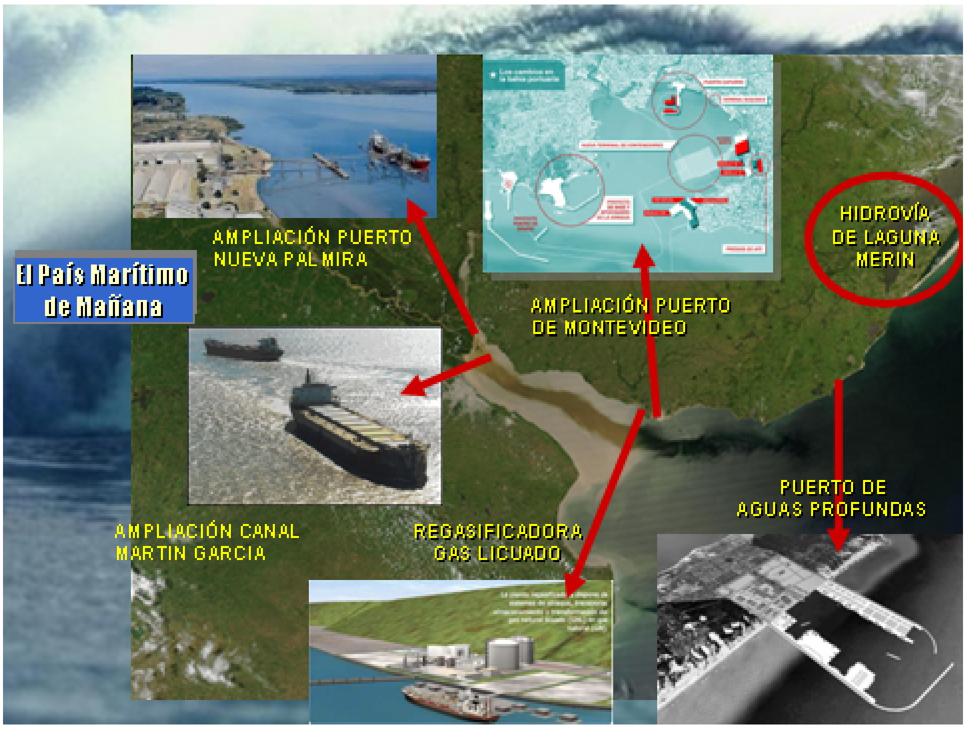

NIVEL DE ALISTAMIENTO ACTUAL
Condición 1 Unidad Completamente Lista
Condición 2 Unidad Sustancialmente Lista
Condición 3 Unidad Marginalmente Lista
Condición 4 Unidad No Lista
Organización
Nuestras Tareas HOY
Medios Humanos y Materiales
Nuestro Nivel de Alistamiento Actual
C1
C2
C3
C4
ROU23
ROU01
ROU10
ROU02
ROU04
ROU26
ROU11
ROU12
ROU31
ROU27
ROU34
SITUACIÓN PROMEDIAL AÑOS 2012- 2013


El País Marítimo de Mañana
URUGUAY
OCEANO ATLANTICO
FRANJA DE JURISDICCION EXCLUSIVA 2 y 7 millas
MAR TERRITORIAL 12 millas
RIO DE LA PLATA
FRANJA DE JURISDICCION EXCLUSIVA 2 y 7 millas
ZONA CONTIGUA 24 millas
ZONA DE PROHIBICION DE ACCIONES CONTAMINANTES
ARGENTINA
ZONA COMÚN DE PESCA
ZONA CONTIGUA 24 millas
ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA ROU
MAR TERRITORIAL 12 millas
LIMITE EXTERIOR Z. E. E. 200 millas
ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA RA


El País Marítimo de Mañana
516.000 MN²
10° W
240 MN
2100 MN
FRENCH GUIANA SRR
Salvamar Norte
LIBERIA SRR
GHANA SRR
Salvamar Nordeste
BELEM
NATAL
SALVADOR
BRAZIL SRR
Salvamar Leste
Salvamar Sueste
Salvamar Sul
RIO GRANDE
MONTEVIDEO
URUGUAY SRR
PUERTO BELGRANO
Puerto Madryn
Puerto Deseado
FALKLAND ISLANDS
ARGENTINA SRR

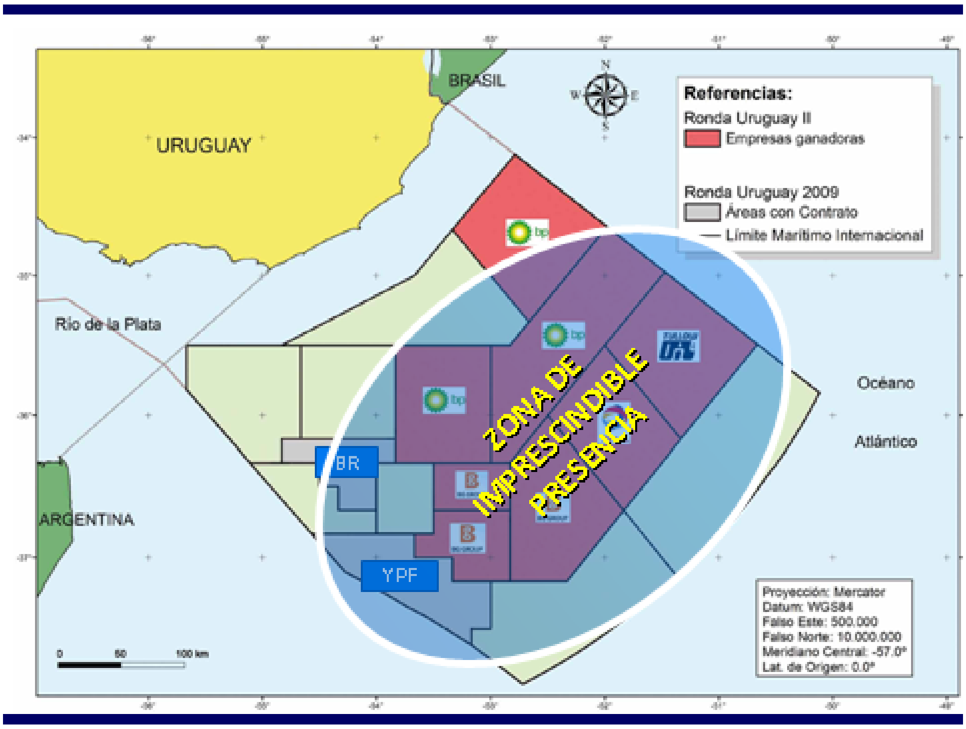

ZONA DE PAZ Y COOPERACIÓN
DEL ATLÁNTICO SUR
El País Marítimo
de Mañana
4° 25 N
60° S
Resolución de ONU
N° 41/11 del 27/X/86

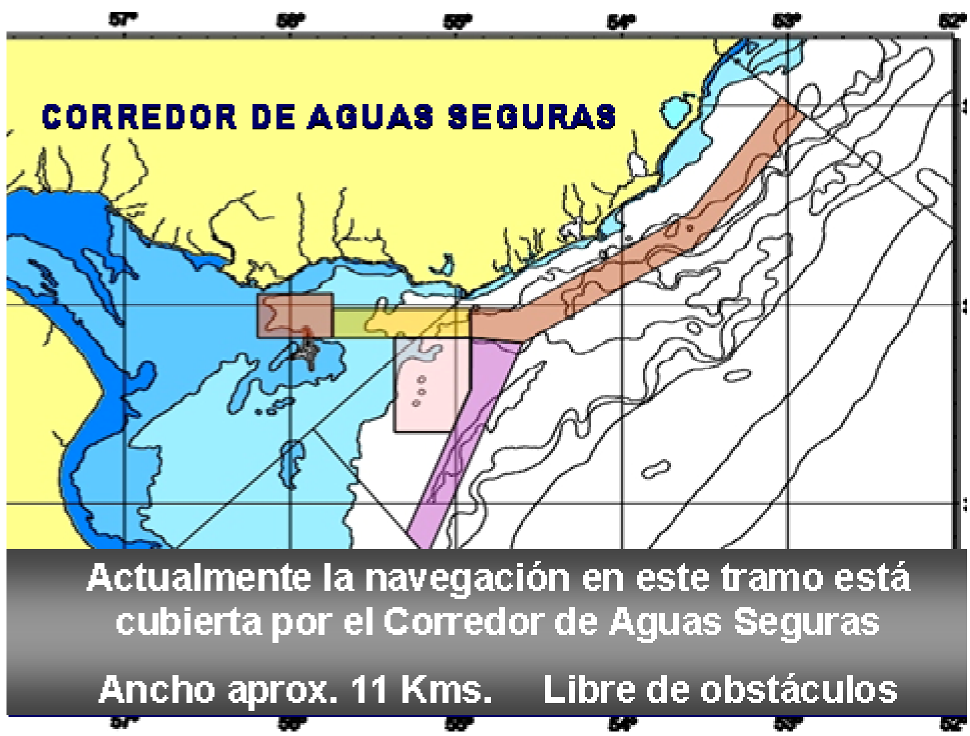

El País Marítimo
de Mañana
Logística
Terminales
Marítimas
Transporte
Marítimo
Industria
Naval
Recursos
de la
plataforma
¿Petróleo?
Turismo
Energía
Hidráulica
Pesca


El País Marítimo de Mañana
AMPLIACIÓN PUERTO NUEVA PALMIRA
AMPLIACIÓN PUERTO DE MONTEVIDEO
HIDROVÍA DE LAGUNA MERIN
AMPLIACIÓN CANAL MARTIN GARCIA
REGASIFICADORA GAS LICUADO
PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

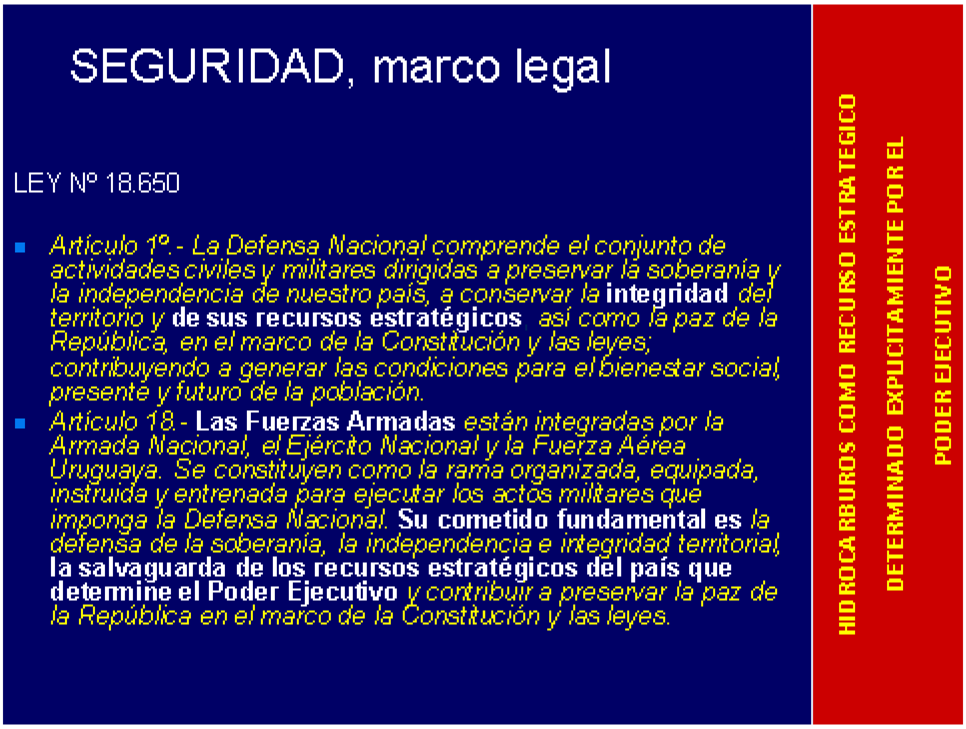

Nuestra ZEE y la Zona Común de Pesca conforman una de las 5 mayores Cuencas pesqueras del mundo y la Armada debe proteger esta riqueza así como velar por el cumplimiento de las medidas de preservación dictadas por la DINARA
El País Marítimo de Mañana
La demanda mundial de pescado estará en 115 millones tons. en 2015.


Más de un tercio de las reservas del petróleo del mundo, descubiertas hasta el presente, se encuentran en los fondos marinos.
Comenzaron las exploraciones en nuestra plataforma en búsqueda de yacimientos petrolíferos o reservas de gas y la Armada deberá brindar seguridad y protección a las plataformas de prospección.
21

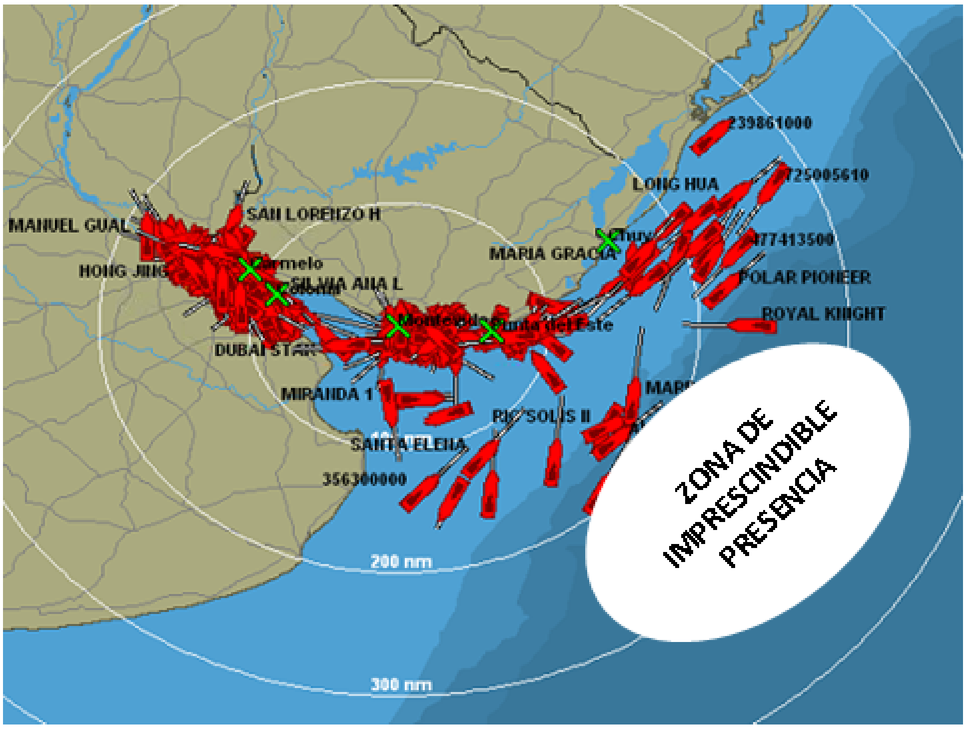

BRASIL
URUGUAY
Río de la Plata
ARGENTINA
Océano
Atlántico
Referencias:
Ronda Uruguay II
Empresas ganadoras
Ronda Uruguay 2009
Áreas con Contrato
Límite Marítimo Internacional
ZONA DE IMPRESCINDIBLE PRESENCIA
BR
YPF
Proyección: Mercator
Datum: WGS84
Falso Este: 500.000
Falso Norte: 10.000.000
Meridiano Central: -57.0°
Lat. de Origen: 0.0°
0
50
100 km


CORREDOR DE AGUAS SEGURAS
Actualmente la navegación en este tramo está cubierta por el Corredor de Aguas Seguras
Ancho aprox. 11 Kms.   Libre de obstáculos


El País Marítimo de Mañana
Nuestras Tareas Mañana 3 D
DESARROLLO/ SEGURIDAD
DIPLOMACIA
DEFENSA


SEGURIDAD, marco legal
LEY Nº 18.650
Artículo 1º.- La Defensa Nacional comprende el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía y la independencia de nuestro país, a conservar la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos así como la paz de la República, en el marco de la Constitución y las leyes; contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.
Artículo 18.- Las Fuerzas Armadas están integradas por la Armada Nacional, el Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Uruguaya. Se constituyen como la rama organizada, equipada, instruida y entrenada para ejecutar los actos militares que imponga la Defensa Nacional. Su cometido fundamental es la defensa de la soberanía, la independencia e integridad territorial, la salvaguarda de los recursos estratégicos del país que determine el Poder Ejecutivo y contribuir a preservar la paz de la República en el marco de la Constitución y las leyes.
HIDROCARBUROS COMO RECURSO ESTRATEGICO
DETERMINADO EXPLICITAMIENTE POR EL
PODER EJECUTIVO

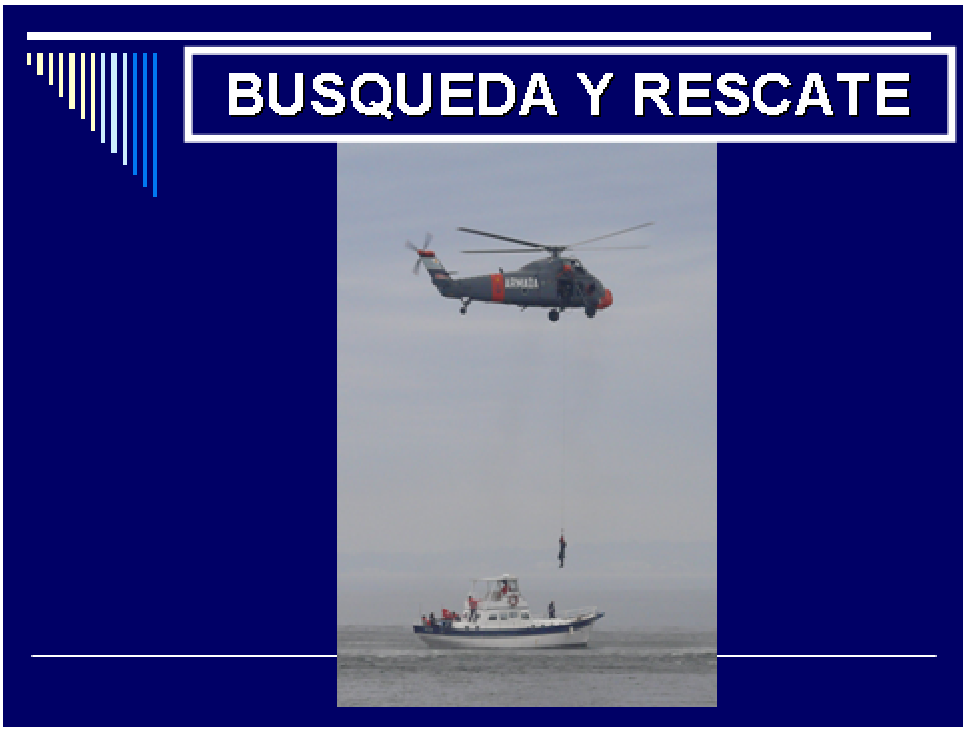

UNA INSTANTÁNEA DEL
TRÁFICO MARÍTIMO
DETECTADO POR
AIS (Automatic Identification System)
EN AGUAS JURISDICCIONALES
Y ZONAS DE INFLUENCIA
VIERNES 15 DE SETIEMBRE HORA 17:00


ZONA DE IMPRESCINDIBLE PRESENCIA
MANUEL GUAL
HONG JING
SAN LORENZO H
SILVIA ANA L
DUBAI STAR
MIRANDA 1
SANTA ELENA
356300000
RIO SOLIS II
MARIA GRACIA
LONG HUA
239861000
725005610
POLAR PIONEER
ROYAL KNIGHT
Montevideo
200 nm
300 nm


350 BUQUES
SAN LORENZO H
REVIENS
CARLOS S
SILVIA ANA L
CHEMBULK GIBRALTAR
370621000
DUBAI STAR
MIRANDA 1
CHEMROAD HAYA
SANTA ELENA
356300000
GLORY ONE
HELLESPONT CHALLENGER
MARIA GRACIA
LIMARI
WINDSOR KNUTSEN
KIRKEHOLMEN
PAPILLON
MARBAT
RIO SOLIS II
ALBION BAY
WESTERN OSLO
LONG HUA
SAGA JANDAIA
POLAR PIONEER
Montevideo
SOLO AQUELLOS QUE "PERMITEN"
SER DETECTADOS

**ACTIVIDADES MARÍTIMAS
QUE REQUIEREN LA
PRESENCIA DEL ESTADO PARA EL
EFECTIVO EJERCICIO DE LA SOBERANÍA
Y EL MANTENIMIENTO DE LA
SEGURIDAD Y EL
BUEN ORDEN DEL MAR**




BUSQUEDA Y RESCATE


LUCHA CONTRA INCENDIOS




SHIP TO SHIP
PTA DEL ESTE – LA PALOMA


REGASIFICADORA


NARCOTRÁFICO




DUKHAN
دخان
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS


CONTAMINACIÓN




TURISMO MARÍTIMO




SOMOS UNA ARMADA "RARA" PORQUE
EN UNA COEXISTEN TRES
El País Marítimo de Mañana
Nuestras Tareas Mañana
Como Cumplir?
LA ARMADA FLUVIAL Y COSTERA
LA ARMADA DE AGUAS AZULES O DE ALTA MAR
LA ARMADA DE PROYECCIÓN DIPLOMÁTICA


DECISIONES (2D) DIFÍCILES Y DESGARRADORAS
BUQUES DESACTIVADOS
MENOS BUQUES
El País Marítimo de Mañana
Nuestras Tareas Mañana 3 D
Decisiones 2D y 2M
DECISIONES (2M) MODIFICADORAS Y MODERNIZADORAS
MODIFICACIÓN DE CONCEPTOS Y DOCTRINA OPERATIVA
MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

Vigilancia e Intervención Marítima
Un problema de soberanía

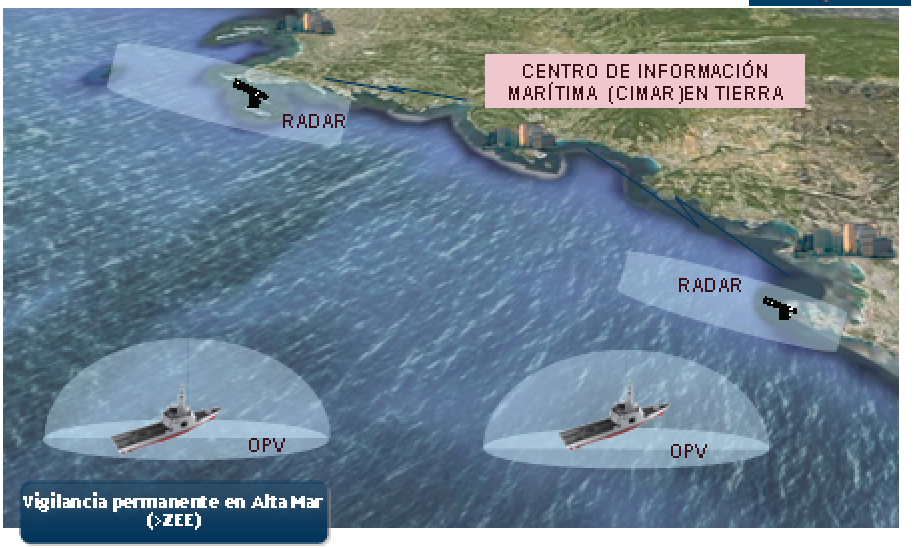
MISIONES PRINCIPALES:

- Protección de pesca
- Protección de plataformas de petróleo y gas
- Protección del medio ambiente
- Búsqueda y rescate
- Ayuda humanitaria
- Control y prohibición marítimas
- Antiterrorismo
- Antipiratería
- Lucha contra el tráfico de drogas

CONTEXTOS:

- Zonas de responsabilidades extendidas
- Cooperaciones sub. regionales e internacionales

Vigilancia e Intervención Marítima
Un problema de soberanía




CENTRO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA EN TIERRA
RADAR
Acceso a las informaciones de interés marítimo
Identificación de las Amenazas
RADAR
OPV
RHIBS o USV
OPV
UAV
Vigilancia permanente en Alta Mar (>ZEE)
Capacidades desplegables (UAV, RHIBs, Helicopteros...)


Vigilancia e intervención marítima
Detección de pequeñas embarcaciones a través de sensores
Conocimiento continuo de los tráficos en la ZEE
PAM
Radar
Centro de información Marítima en tierra
Patrullero Costero
Patrullero Costero
Radar
OPV
RHIBS ou USV
OPV
UAV



Características Generales de un Patrullero de Alta Mar

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

• Eslora	85.00 m
• Manga Máxima	13.00 m
• Calado Medio	3,50 m
• Desplazamiento	1.800 t
• Velocidad Máxima Mantenida	> 21 nds
• Agua	55 t
• Capacidad Combustible	250 t

ARMAS y SENSORES

1 Sensor Electro-óptico
Radares KH: Band I + Band F
1 Pieza 40L70 mm

TRIPULACION Y ALOJAMIENTO

Oficiales	
Suboficiales	**40**
Marineros	
Márgenes de Alojamiento	30

PROPULSIÓN Y GENERACIÓN

2 MP	7.800 kW
2 ME Propulsores	600 kW
1 Impulsor de Proa	250 Kw
Estabilizadores Activos	
2 + 2 GE	1.448 kW


2 / 3
47,5


VISIÓN TRIDIMENSIONAL FUTURA
ACCIÓN MARÍTIMA


COMANDO de la FLOTA

